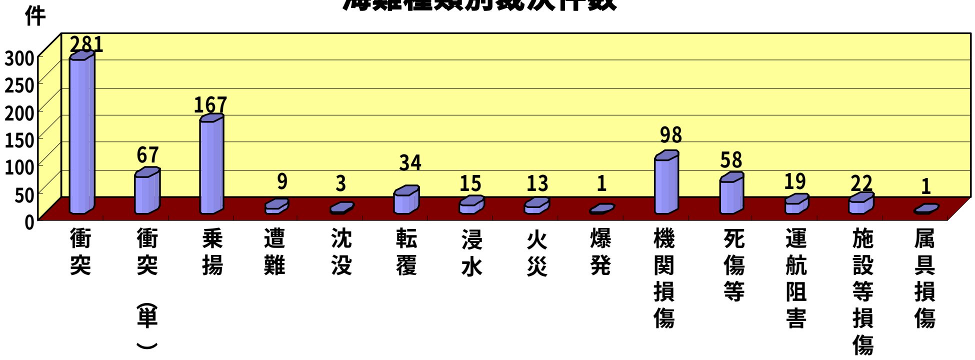
第２節　裁決における海難原因

１　海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁決によって明らかにしています。平成 19 年には、788 件の裁決が言い渡され、前年の 740 件に比べ 48 件増加しています。

海難種類別裁決件数



裁決の対象となった船舶は、1,143 隻で、前年の 1,061 隻に比べ、82 隻増加しています。

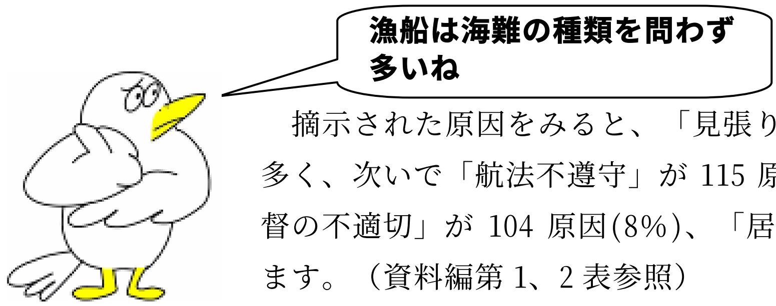
船種別では漁船が 447 隻(39%)で最も多く、海難種類別では衝突が 596 隻(52%)で最も多くなっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が 104 隻あり、これらを除いた 1,039 隻の原因総数は、1,329 原因となっています。

船種別・海難種類別裁決隻数

（単位：隻）

船種＼海難種類	衝突	衝突（単）	乗揚	遭難	沈没	転覆	浸水	火災	爆発	機関損傷	死傷等	運航阻害	施設等損傷	属具損傷	計
旅客船	12(1)	9	10(1)				1			11	3	1	1	1	49(2)
貨物船	93(40)	14(2)	45(7)			1	1			15	3(1)	1	7		180(50)
油送船	26(2)	5	11				2	1		3	1		2		51(2)
漁船	247(1)	17	46	6	2	13	7	8	1	64	27	5	4		447(1)
引船	28(3)	2	11			5	1	1		3	4	1	2		58(3)
押船	6	1	4			2		1					1		15
交通船	6	2									1				9
作業船	4		1			3					1		1		10
プレジャーボート	99	12	24	3	1	10	3	1		1	14	10	4		182
遊漁船	29	2	9			3		1		1	3	1	1		50
瀬渡船	5	1	1								1				8
はしけ（バージ）	15(1)	1	6			1		1					1		25(1)
台船	14(1)	1	5			2					4				26(1)
公用船	2		3			1									6
水先船											1				1
その他	10	3	3			2					4		4		26
計	596(49)	70(2)	179(8)	9	3	43	15	14	1	98	67(1)	19	28	1	1,143

※括弧内は外国船隻数で内数です。



摘示された原因をみると、「見張り不十分」が 400 原因(30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が 115 原因(9%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 104 原因(8%)、「居眠り」が 101 原因(8%)となっています。（資料編第 1、2 表参照）

（注）裁決では、1 隻の船舶について複数の原因を示すことがあります。

(1) 衝突

衝突防止は見張りの励行から！

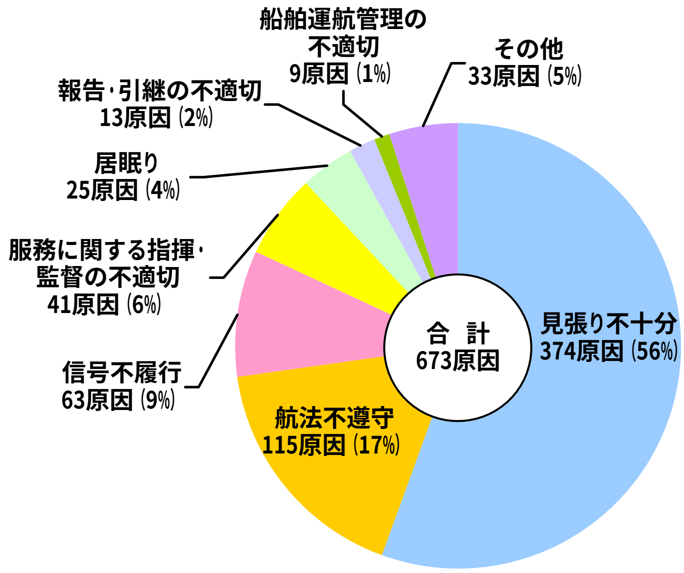
衝突は、281 件 596 隻で、全裁決の 36%を占めており、このうち、525 隻で 673 原因が示されています。

673 原因の内訳は、「見張り不十分」が 374 原因(56%)と過半数を占め、次いで「航法不遵守」が 115 原因(17%)、「信号不履行」が 63 原因(9%)の順となっています。

衝突 281 件中、どちらか一方、もしくは両船とも「見張り不十分」が原因とされた海難は 237 件で、衝突海難の 84%は「見張り不十分」が関連して発生しています。

次頁以降、衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、また、「船舶運航管理の不適切」について、詳細な分析を行いました。

衝突の原因









① 見張り不十分

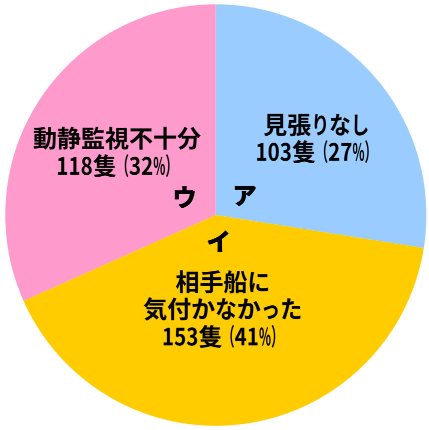
相手船の存在に気付くことなく接近して衝突した船舶が約７割！

「見張り不十分」が原因とされた 374 隻をその態様ごとに分類すると、**ア**「見張りを行わなかった」103 隻(27%)、**イ**「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」153 隻(41%)、**ウ**「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」118 隻(32%)となっています。

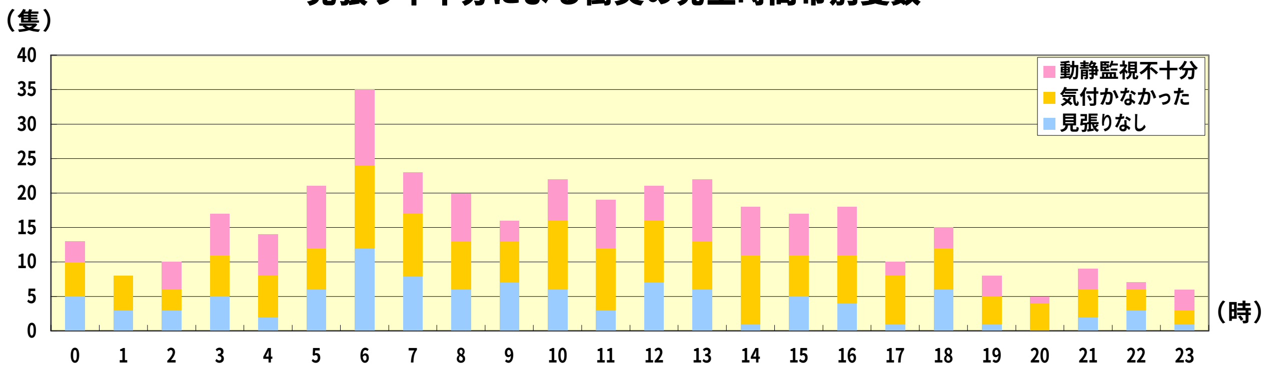
見張りが十分でなかったものの約 7 割は、相手船の存在に気付くことなく接近し、衝突しています。

また、見張り不十分を発生時間帯別にみると、06 時台がピークで 35 隻となっています。

見張り不十分の態様



見張り不十分による衝突の発生時間帯別隻数



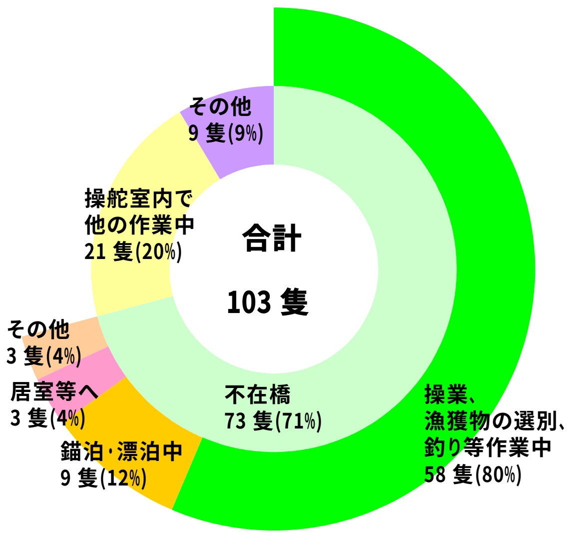
ア「見張りを行わなかった」103 隻

操業中や釣り中は、周囲に対する関心が希薄になりがち！

見張り行為自体を行っていなかった 103 隻をさらに分類すると、「不在橋」73 隻(71%)、「操舵室内で他の作業中」21 隻(20%)などとなっており、「不在橋」では「操業、漁獲物の選別、釣り等作業中」が 58 隻と 8 割を占め、その船種は漁船 37 隻、プレジャーボート 18 隻、遊漁船 1 隻、その他 2 隻で、操業や釣りに集中してしまい、周囲に対する関心が希薄になり、見張りへの意識が薄れていることがうかがえます。

また、操舵室内にいたものの、魚群探索や書類の整理を行うなど、見張りを中断して作業に集中しているものも多く見られます。

見張りを行わなかった詳細



イ「見張り態勢には就いていたが、衝突直前まで相手船に気付かなかった」153 隻

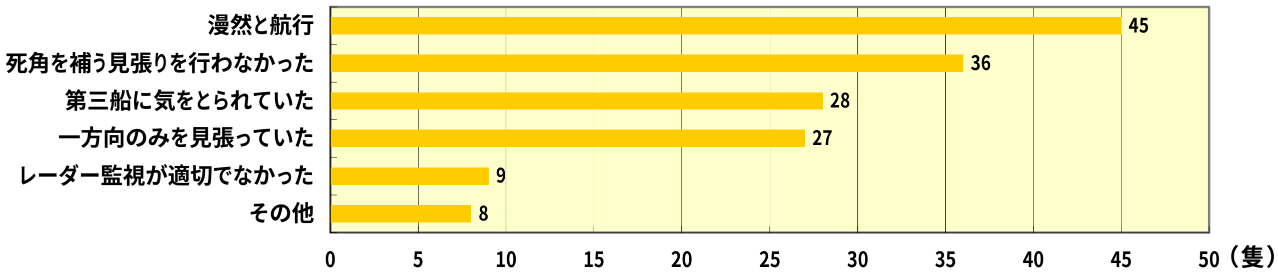
経験則などによる思い込みは危険！

見張り態勢には就いていたものの、相手船に気付かなかった要因は、「漫然と航行」45 隻(29%)、「死角を補う見張りを行わなかった」36 隻(24%)などとなっています。

「漫然と航行」及び「死角を補う見張りを行わなかった」ものの多くは、「この海域のこの時間帯には他船はいない」などの経験からくる思い込みによって見張りが不十分となったものや、航走中に船首が浮上して死角を生じていながら、死角に隠れた部分の見張りが不十分となったケースでした。

また、第三船に気をとられたり、船首目標としている物標を注視していたりしたため、見張りが全方位にわたっていなかったものも多く見受けられます。

相手船に気付かなかった要因



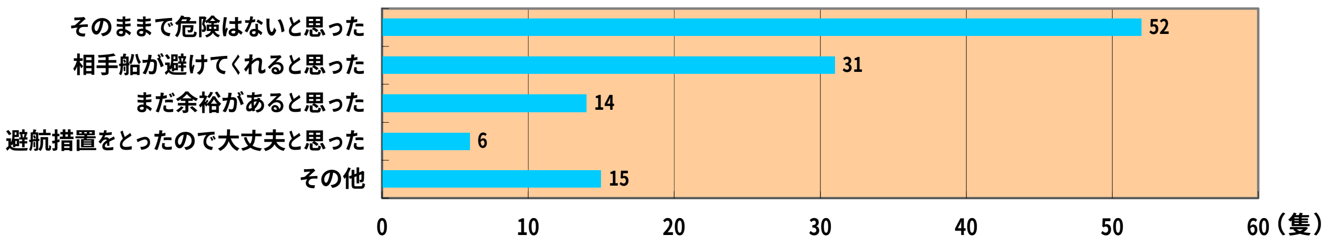
ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」118 隻

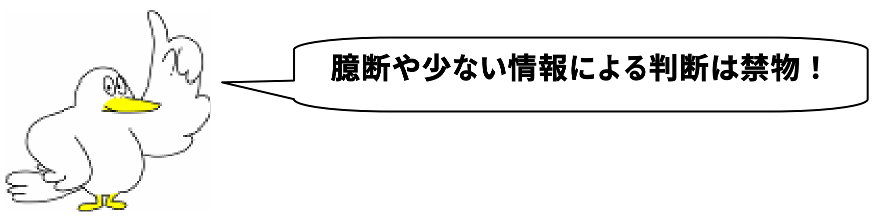
初認時の安易な判断や期待は動静監視の妨げです！

動静監視不十分とは、相手船を認めたものの、接近するまで衝突のおそれに気付かなかったもので、その動機は、「そのままで相手船と接近する危険はないものと思った」が 52 隻(44%)、「相手船が避けてくれると思った」が 31 隻(26%)などとなっています。

距離のある段階で初認した際の安易な判断や、錨泊・漂泊中、停留中の自船を他船が避けていくだろうといった期待から、その後、相手船の位置や針路などの動静監視を怠り、衝突のおそれが生じていることに気付かないまま接近して衝突に至っています。

動静監視不十分の要因





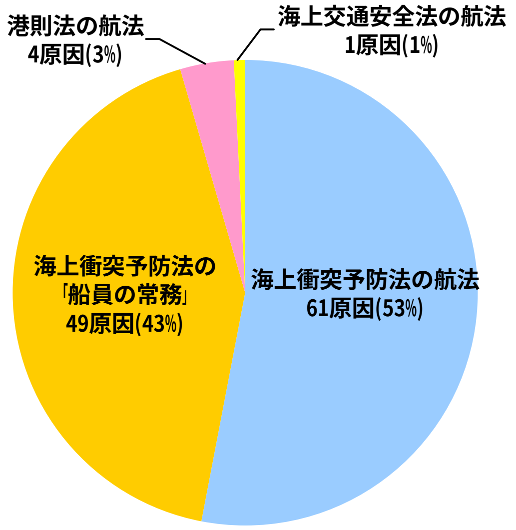
② 航法不遵守

横切り関係に注意！

相手船を認知し、衝突のおそれがあると判断していたものの、衝突を避けるための適切な措置をとらなかったため衝突に至った 115 原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が 61 原因(53%)で最も多く、同法の「船員の常務」も 49 原因(43%)となっています。

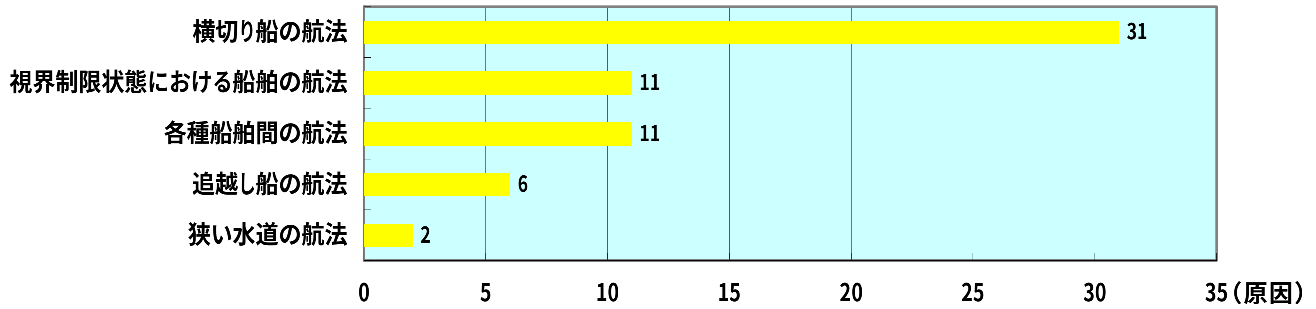
また、港則法の航法不遵守が 4 原因、海上交通安全法の航法不遵守が 1 原因となっています。

遵守されなかった航法の原因数



海上衝突予防法の航法不遵守 61 原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が 31 原因(51%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法と各種船舶間の航法がそれぞれ 11 原因(18%)、追越し船の航法が 6 原因(10%)、狭い水道の航法が 2 原因(3%)となっています。

海上衝突予防法の航法不遵守



また、避航船、保持船の別が明確な「横切り」、「各種船舶間」、「追越し船」の各定型航法に限ってみると、避航船では、過去の経験をもとに「小型の相手船が避けるだろう」や「相手は港口に向けて転針するだろう」といった誤った判断を行い、適切な避航措置をとらないまま接近するケースが多くなっています。

一方、保持船は、「避航船である相手船が避けるだろう」との思いから、衝突を避けるための協力動作をとる時機を失しています。

なお、視界制限状態における船舶の航法不遵守では、相手船の動静を予測して「転舵のみで避航できる」、「そのままで無難に航過できる」と思ったものの、実際の動きが予測と異なったケースが多くみられます。

その他の航法不遵守

船員の常務（49 原因）
海上衝突予防法では、定型航法によってルール化できないものは、船員の常務としてそのときの状況に応じた適切な措置をとることを求めています。「船員の常務」による衝突形態としては、航行船と錨泊・漂泊船との衝突が最も多く、ほかには近距離での転針、増減速により衝突のおそれが生じた際などに船員の常務が適用されています。

港則法の航法（4 原因）
航路外から航路に入った船舶が航路航行船を避けなかったもの、航路から航路外に出ようとする船舶が航路航行船を避けなかったもの、航路内で航路航行船と行き会う際に航路の右側を航行しなかったもの、関門港の特定航法により追越しを中止しなかったものです。

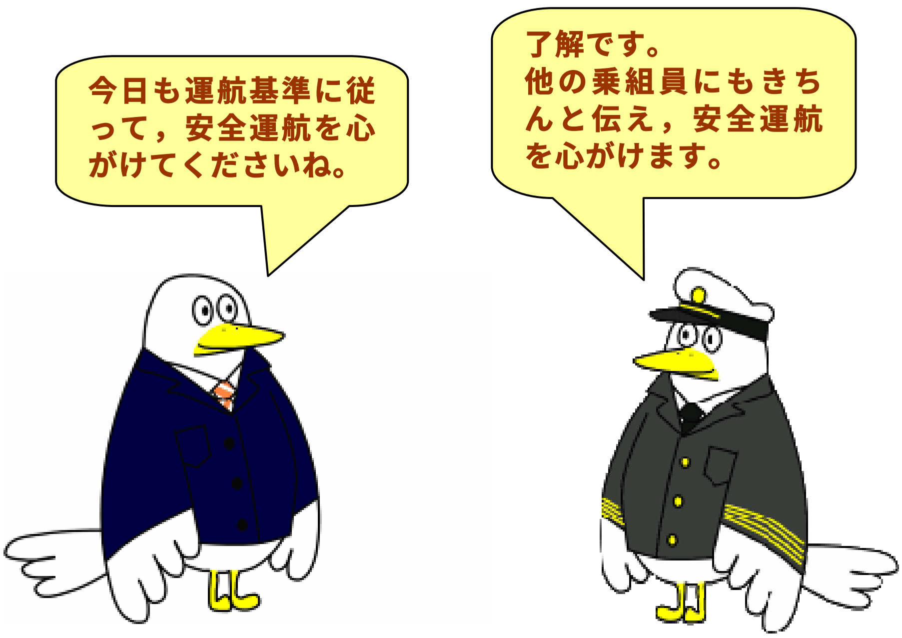
海上交通安全法の航法（1 原因）
航路を横断しようとした船舶が、航路航行船を避けなかったものです。

③ 船舶運航管理の不適切

安全が最優先の運航管理を！

衝突海難の裁決では、旅客船 3 隻、貨物船 2 隻、その他 4 隻に対して「船舶運航管理の不適切」が 9 原因摘示されています。

旅客船に摘示された内容は、「運航管理者が運航基準の遵守を徹底していなかった」、「運航管理者が安全指導を十分に行わなかった」、「運航管理者が港内の気象の変化を十分に確認して連絡しなかった」で、また、貨物船に摘示された内容は、「運航管理者が運航管理規程の内容を周知徹底していなかった」、「運航管理者が安全管理規程の遵守を徹底していなかった」となっています。



(2) 乗揚

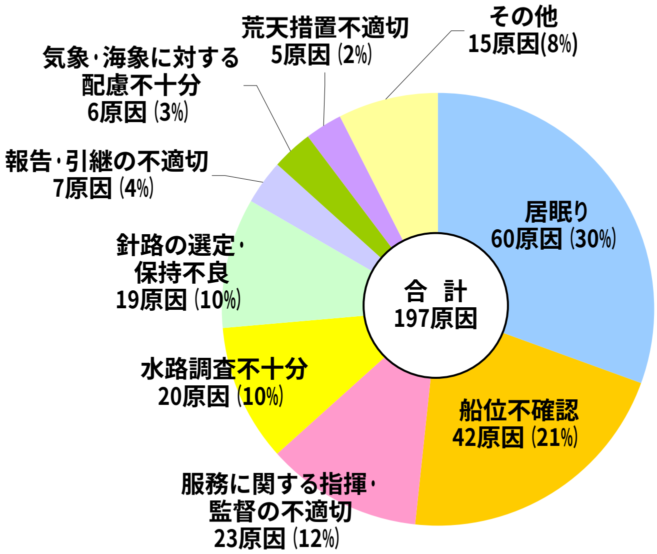
居眠り防止と船位の確認で乗揚は半減！

乗揚は、167 件で、全裁決の 21%を占めており、197 原因が示されています。

このうち、「居眠り」が 60 原因(30%)と最も多く、次いで「船位不確認」が 42 原因(21%)となっており、毎年この 2 種類で約半数を占めています。

「居眠り」により乗り揚げた 60 隻の船種は、漁船 26 隻、貨物船 18 隻などで、この 2 船種で 7 割以上を占めています。また、「船位不確認」は、漁船 11 隻、貨物船 7 隻、プレジャーボート 6 隻などで、浅海域の存在を知っていたものの、レーダーや GPS を活用せず、現在位置（船位）を把握せずに乗り揚げています。

乗揚の原因







(3) 機関損傷

人も機関も日頃の健康管理が重要！

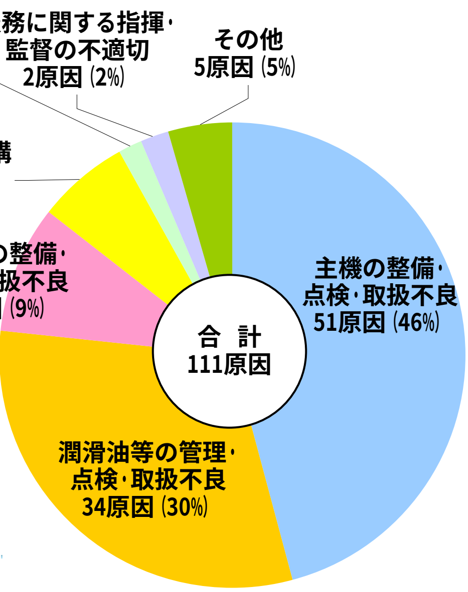
機関損傷は、98 件で、全裁決の 12%を占めており、111 原因が示されています。

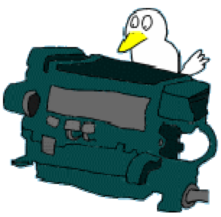
このうち、「主機の整備・点検・取扱不良」が約半数を占めています。

船種別は、98 隻中 64 隻(65%)が漁船で、次いで貨物船 15 隻(15%)などとなっています。

また、漁船 64 隻中半数の 32 隻が 20 トン未満の小型船舶となっています。

機関損傷の原因



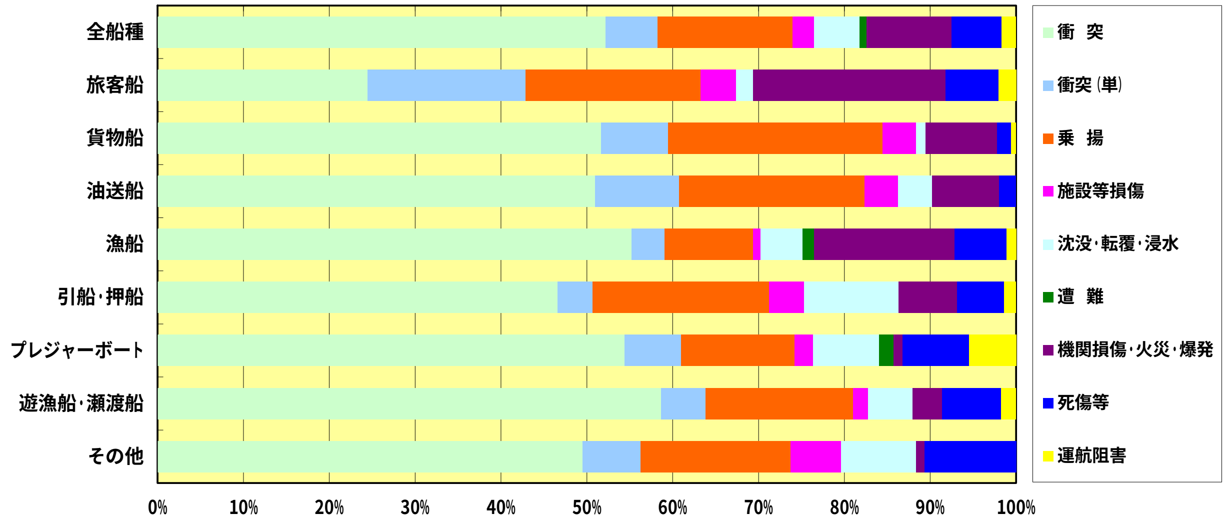


２　船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶 1,143 隻を船種別にみると、漁船が 447 隻(39%)で最も多く、次いでプレジャーボートが 182 隻(16%)、貨物船 180 隻(16%)、引船・押船が 73 隻(6%)などとなっています。

船種別に海難種類をみると、すｇべての船種において「衝突」、「乗揚」の割合が高くなっており、旅客船を除く各船種で「衝突」が半数近くを占めています。また、旅客船と漁船では「機関損傷」が、プレジャーボートでは「死傷等」、「運航阻害」が他の船種に比べ高い割合を占めています。（資料編第 21 表参照）

船種別海難種類の割合

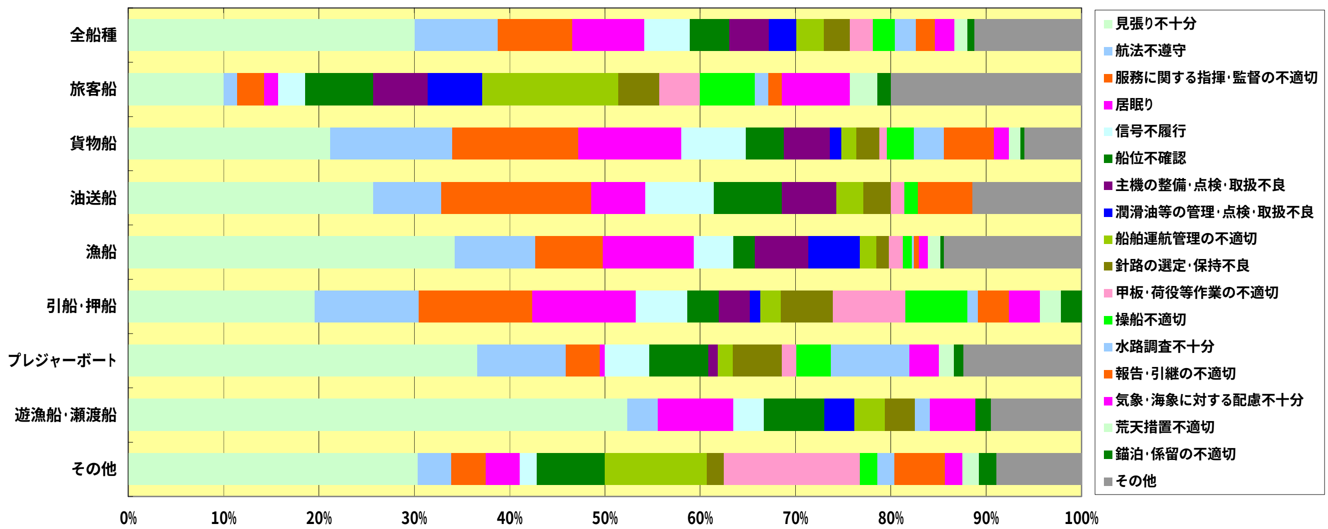


裁決で「原因あり」とされた 1,039 隻の原因数は 1,329 原因で、「見張り不十分」が 400 原因(30%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 115 原因(9%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 104 原因(8%)などとなっています。

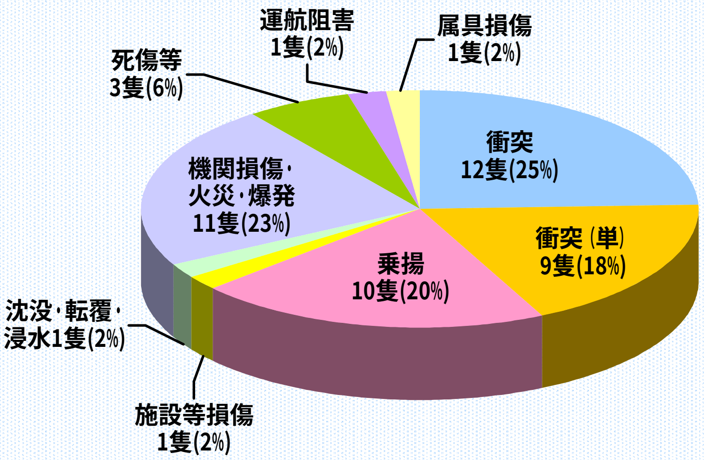
船種別にみると、旅客船以外の各船種では「見張り不十分」の割合が高く、中でも遊漁船・瀬渡船は、全船種での割合が 30%であるのに対し、52%と突出しています。

また、旅客船の「船舶運航管理の不適切」、貨物船の「服務に関する指揮・監督の不適切」、「居眠り」、漁船の「居眠り」、「航法不遵守」、プレジャーボートの「航法不遵守」、「水路調査不十分」などが高い割合となっています。（資料編第 2 表参照）

船種別原因の割合



旅　客　船



旅客船は、48 件 49 隻で、前年の 54 件 56 隻に比べ 7 隻の減となっています。

旅客船海難での死傷者計は 117 人にのぼり、109 人の旅客が負傷しています。

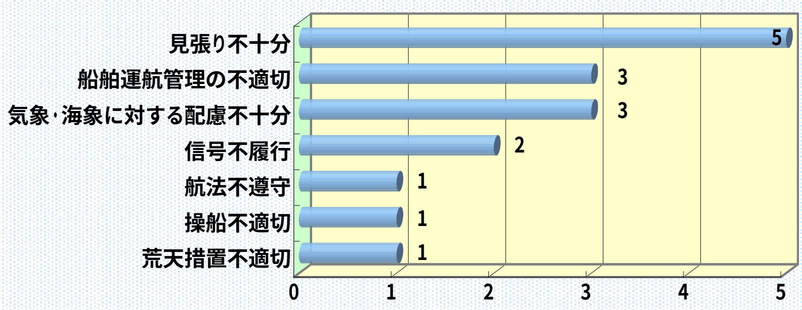
海難種類では、衝突が 12 隻(25%)と最も多くなっており、旅客に負傷者が生じたものは衝突（単）で 2 隻、死傷等で 2 隻、乗揚で 1 隻となっています。

(1) 衝突

衝突の 12 隻中、原因ありとされた 10 隻のうち 5 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、相手船に気付かなかった 4 隻、動静監視不十分 1 隻となっています。

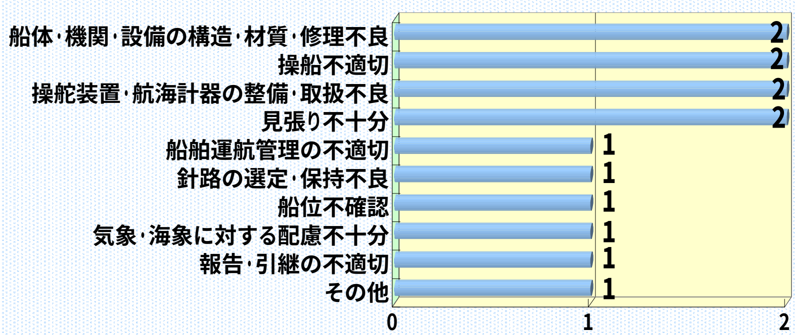
衝突の原因（10 隻 16 原因）



(2) 衝突（単）

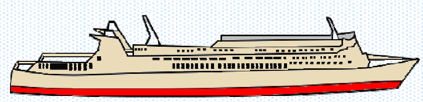
単独衝突の対象物は、岸壁 3、灯浮標 3、養殖施設 2、桟橋 1 となっており、旅客が負傷した 2 隻は、操舵装置の整備不良と、操船不適切が原因となっています。

衝突（単）の原因（9 隻 14 原因）



(3) 乗揚

乗揚の 10 隻では、原因として「船位不確認」が 4 隻、「針路の選定・保持不良」が 2 隻などとなっており、旅客 2 人が負傷した 1 隻は、居眠りが原因となっています。



(4) 死傷等

死傷等の 3 隻では、旅客及び船員が負傷したもの 2 隻、船員が死亡したもの 1 隻となっており、旅客の負傷者 99 人及び船員の負傷者 6 人を生じた 1 隻は、高速船が海中障害物と接触したもので、海上旅客運送事業者が有効な安全対策を運航管理者に検討させなかったことなどが原因となっています。

旅客船S丸 乗組員死亡



夜 間

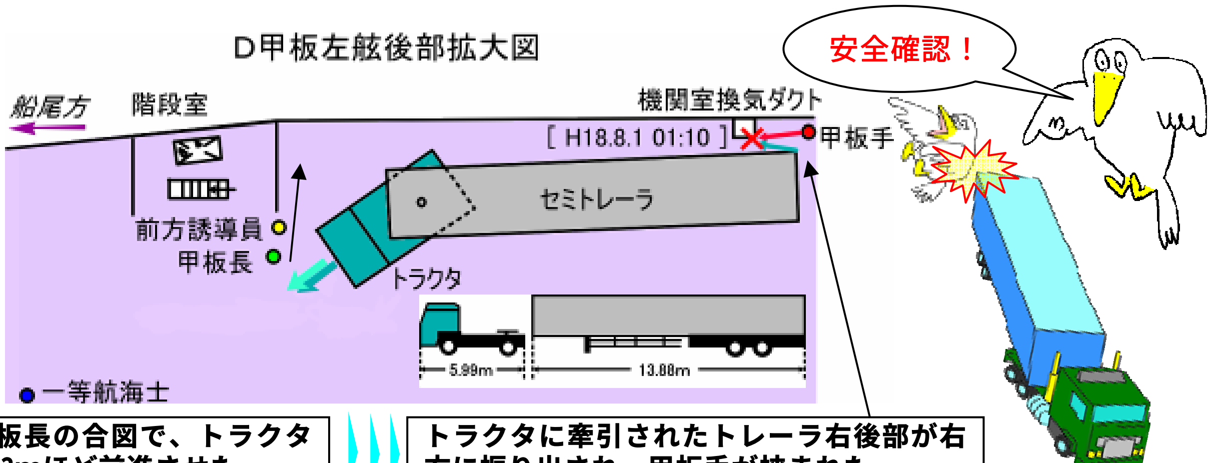
車両積付け作業時の安全措置が不十分で、甲板手がトレーラと換気ダクトとの間に挟まれて死亡した事例

Ｓ丸 ： 旅客船兼車両航送船　17,345 ﾄﾝ　車両積付け作業中
船長 ： 46 歳　一級海技士(航海)免許　海上経験 25 年
一等航海士 ： 36 歳　二級海技士(航海)（履歴限定）免許　海上経験 15 年
甲板長 ： 52 歳　海上経験 34 年
運航管理者 ： 63 歳
発生日時場所 ： 平成 18 年 8 月 1 日 01 時 10 分　福井県敦賀港
気象海象　： 晴　無風　海上平穏

事実の概要

Ｓ丸一等航海士は、車両積付けの荷役作業を開始するため、甲板長及び甲板手 4 人を集合させ、荷役作業前のミーティングを行ったが、特殊車両などの積付け予定がなく、平素と同じ作業であることや、全作業員が気心知れた経験者であったことから、満載となる積付けプランを確認しただけで、**作業を主導する後方誘導員の指揮権を明確にすることや、車両誘導中、他の作業員の安全を確認することなどを十分に指示せず**、23 時 30 分作業を開始した。

翌 01 時 00 分甲板長は、何度か入れ直しをしているトレーラ連結車両が停止したのを見て、同トレーラが隣の車線に 30 cmほどはみ出ていたことから積付けをやり直して移動させる必要を認めたが、甲板手が安全な位置にいるものと思い、側にいた前方誘導員にやり直しを行うことを伝えただけで、後方誘導員**にその旨を伝えて指示を受けることも、同甲板手の安全を確認することもなく**加勢することとし、運転者に手招きして車両を前進させた。運転者は甲板長の合図に従い、トラクタをゆっくりと 3mほど前進させたところ、トラクタに牽引されたトレーラ右後部が右方に振り出され、右舷側壁に沿って船尾方に移動していた甲板手が、トレーラと機関室換気ダクトとの間に挟まれ、死亡した。



甲板長の合図で、トラクタを 3mほど前進させた

トラクタに牽引されたトレーラ右後部が右方に振り出され、甲板手が挟まれた

荷役安全マニュアルには、「他の作業員の安全を確認しながら誘導すること」等、目的、注意事項、荷役の指揮・配置及び車両誘導等について記載されていた。

作業の安全確保に関し、船長が指導監督を徹底せず、運航管理者が、安全意識の向上を図るなど、管理を十分に行わなかった。

旅客船H号　旅客等負傷



昼 間　　**茨城県大洗港南南東方沖合**

海上暴風警報下、旅客船が運航中止せず続航中大傾斜して旅客等が負傷した事例

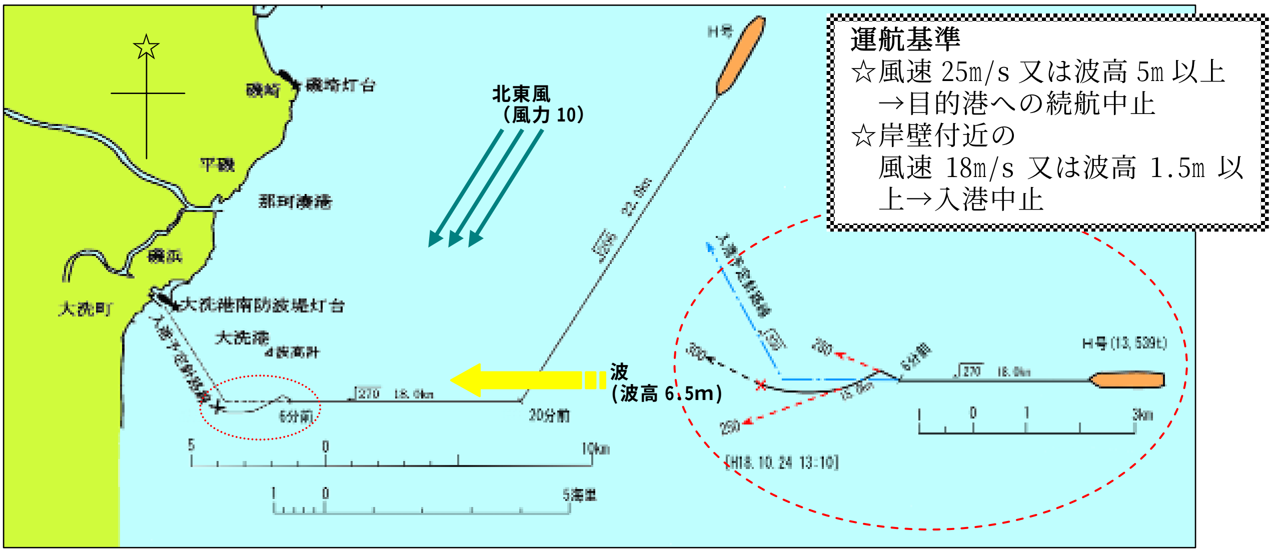
H号 ： 旅客船兼自動車渡船　13,539トン　乗組員 31 人　旅客 125 人　車両 217 台
苫小牧港 → 茨城県大洗港
船長 ： 52 歳　一級海技士(航海)免許　海上経験 33 年　H号船長経験 3 年
運航管理者 ： 60 歳
発生日時場所 ： 平成 18 年 10 月 24 日 13 時 10 分　茨城県大洗港南南東方沖合
気象海象　　 ： 雨　北東風　風力 10　上げ潮中央期　波高 6.5m
関東海域北部に海上暴風警報　茨城県北部に暴風・波浪警報発表中

事実の概要

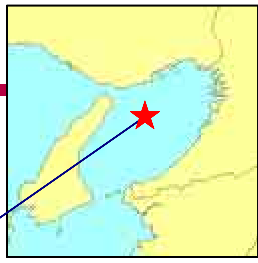
H号は、船長ほか 30 人が乗り組み、旅客 125 人車両 217 台を載せ、10 月 23 日 18 時 45 分苫小牧港を発し、茨城県大洗港に向かった。発航に先立ち休暇明けの船長は、苫小牧港で前任船長と交代し、波浪予想図などの気象情報資料に目を通して天候悪化の傾向にあることを認識し、一等航海士に対して積載車両の固縛増強などの荒天準備を、司厨長などに対して船体動揺と入港時刻遅延のおそれについて船内・乗船待合室に放送等による案内を指示した。翌日 06 時起床した船長は、前夜入手したナブテックス気象情報により、関東海域北部には海上強風警報が継続中で、波高が次第に高まって 7mに達し、運航基準を超える状況を認めたが、**航行中の海域の波高がそれほどではないのでこのまま航行しても大丈夫と思い、運航管理者との協議も、運航中止の措置もとらずに続航**した。発生の 6 分前 270 度の針路、15 ノットの速力とし、右舷船尾方から風力 10 の強風と波高 6m超の波浪を受けながら、港口に向くよう小刻みに転針中、300 度を向いたとき、右舷船尾 30 度からの波浪と右舷正横からの強風により突然左舷側に 40 度の大傾斜を生じ、続き右舷側に傾斜して客室にいた旅客 4 人と乗組員 1 人が壁に打ち付けられるなどで負傷し、車両 103 台が損傷した。

発生後船長は、再び大傾斜が生じるおそれがあると判断して大洗港入港を中止し、千葉県野島埼沖合で天候回復を待ち、翌々日大洗港に入港して負傷者の対応に当たった。

運航管理者は、**気象海象に関する運航に必要な情報等を収集して船長に連絡し、船長と協議して避泊地を決定するなど、船長と協力して輸送の安全の確保に努めなかった。**



旅客船S丸 灯浮標衝突



早 朝

明石海峡南東海域

操業漁船群により閉塞された前路に隙間を認めて進行し、灯浮標に衝突した事例

Ｓ丸 ： 旅客船兼自動車航送船　9,711ﾄﾝ　乗組員 33 人　旅客 583 人 車両 183 台　松山港 → 神戸港
船長 ： 52 歳　三級海技士(航海)免許　海上経験 30 年
発生日時場所 ： 平成 18 年 3 月 28 日 06 時 02 分　明石海峡南東海域
気象海象 ： 晴　北西風　風力 2　北西流 1.5 ﾉｯﾄ　日出時刻 05:52　視界良好

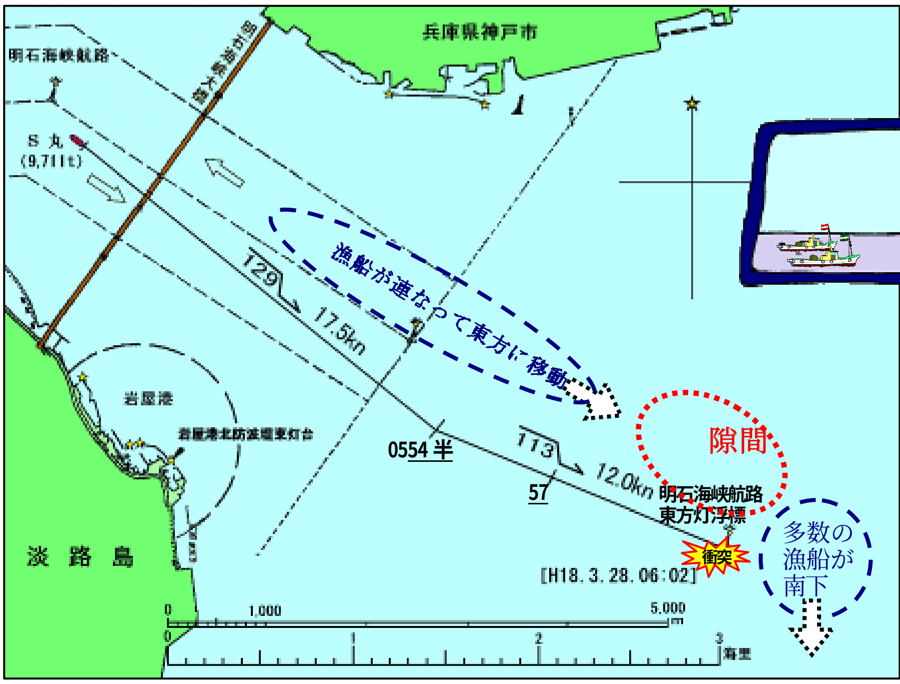
事実の概要

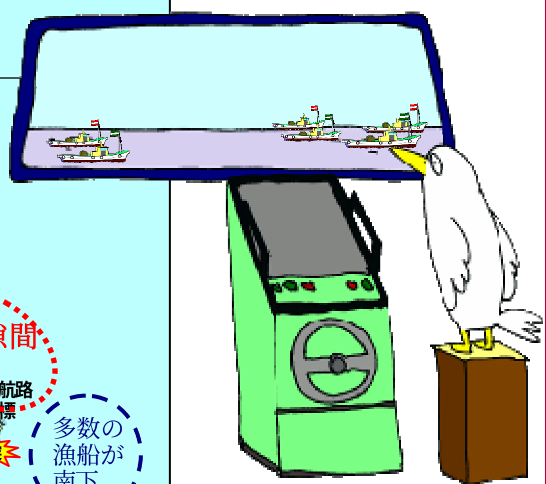
Ｓ丸は、船長が操船指揮を執り、明石海峡航路東行レーンを進行中、同海峡西行レーンから明石海峡航路東方灯浮標にかけての一帯に、連なった状態で東方に移動する漁船や同灯浮標の東側にも多数の漁船が南下していること、同灯浮標を挟んで南北約 1 海里に漁船群の隙間があることを認めて進行した。

船長は、明石海峡航路東口を出たとき、前示隙間が少し狭くなっているのを知ったが、なおも相当の隙間があるのを確認して、05 時 54 分半ほぼ東方灯浮標に向く針路に転じた。

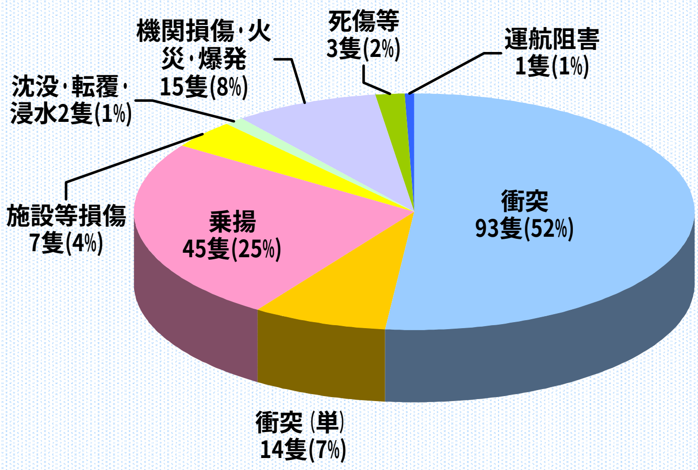
同時 57 分、船長は東方灯浮標と操業漁船との隙間が狭くなっているのを認め、0.5 海里前方に同航する第三船を追い越す態勢であることに危険を感じて、速力を落とした。

Ｓ丸は同時 58 分東方灯浮標まで 1,500mとなったとき、同灯浮標の北方で網を曳いて南下する漁船、南方で漂泊して潮流により北西に圧流される漁船を認め、前路の広い範囲が閉塞される状況を認めたが、**東方灯浮標と漁船との隙間がまだ 500mあるので、漂泊している漁船が南に向かって操業を開始すれば何とか通過できるものと思い、漁船群を避けて大きく南下するなど迂回する針路とせず**、東方灯浮標に向けて続航し、06 時 00 分自船も潮流により左方に流されながら、右舷側至近となった漁船の浮子を認めて右にも左にも舵を取ることができないまま同灯浮標に接近し、衝突直前、右舵一杯を令したが及ばず、東方灯浮標に衝突した。





貨　物　船



貨物船は、160 件 180 隻で、前年の 215 件 241 隻と比べ 61 隻の減となっています。

海難種類では、衝突が 93 隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が 45 隻(25%)などと例年同様の傾向となっています。

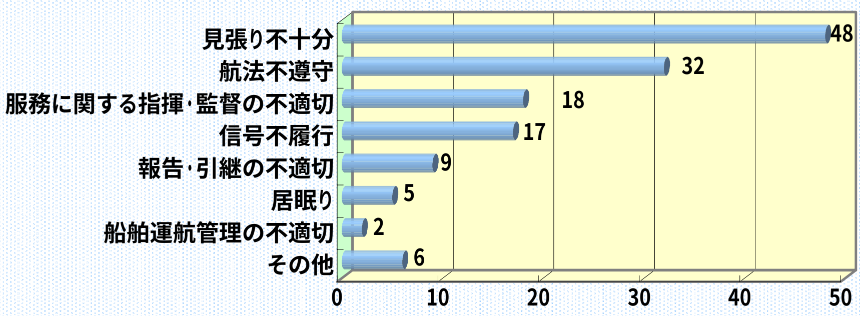
また、衝突において 3 隻、乗揚及び転覆において各 1 隻が全損となっています。

(1) 衝突

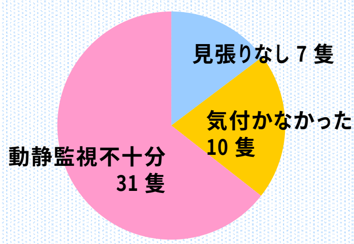
衝突の 93 隻中、原因ありとされた 87 隻の半数以上の 48 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

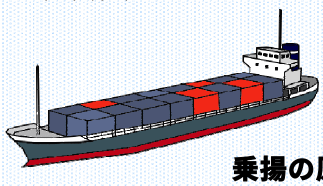
「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 7 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 10 隻、動静監視不十分 31 隻となっています。特に、「そのままで危険はないものと思った」ことによる動静監視不十分が 17 隻あり、安易な判断や思い込みから、危険を感じないまま接近し、衝突に至っています。

衝突の原因(87 隻 137 原因)



見張り不十分詳細

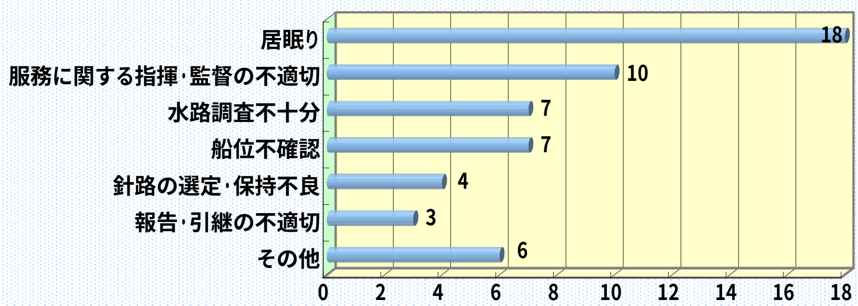




(2) 乗揚

乗揚の 45 隻では、「居眠り」が 18 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 10 原因、「水路調査不十分」と「船位不確認」が各 7 原因、「針路の選定・保持不良」が 4 原因などとなっています。

乗揚の原因（45 隻 55 原因）



居眠りにより乗り揚げた 18 隻は、全船が単独当直によるもので、その当直姿勢については、12 隻がいすに腰掛けた状態、6 隻が操舵スタンドなどに肘をついて立った状態でした。

また、3 隻が居眠り防止装置を備えていましたが、当直者がこの装置の電源を切っていたなどとなっています。

貨物船S丸 × 貨物船G号 衝突



夜 間

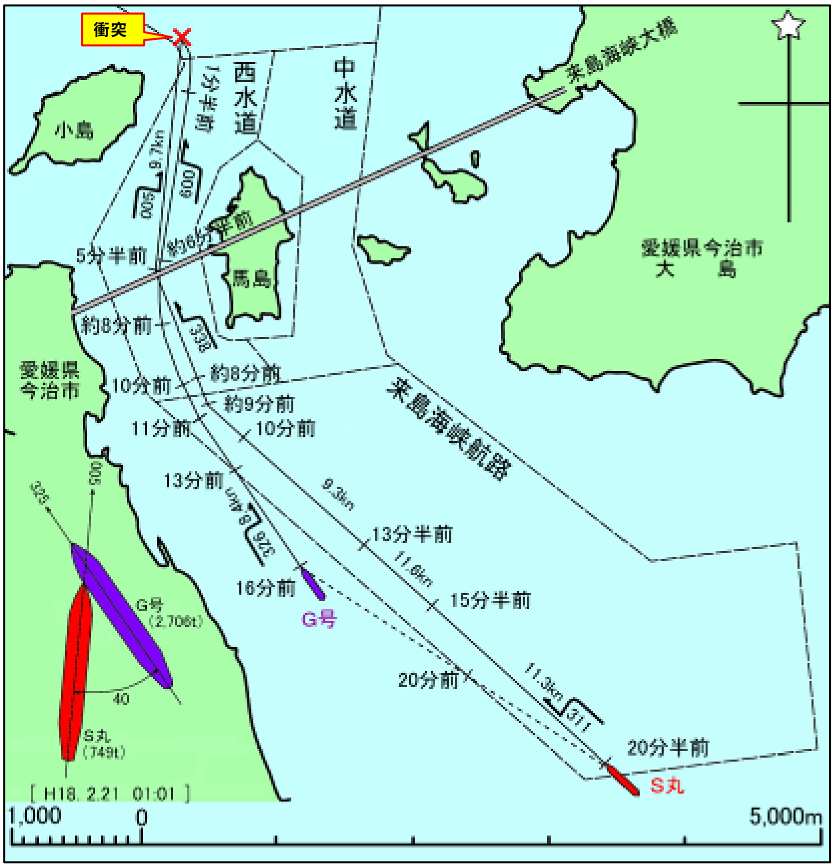
来島海峡西水道

両船が来島海峡西水道を北上中、後続船が安全な船間距離を保たず、衝突した事例

Ｓ丸 ： 貨物船　749 ﾄﾝ　乗組員 5 人　コンテナ 13 個　神戸港 → 博多港
船長 ： 50 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 35 年
機関長 ： 41 歳　海上経験 10 年
Ｇ号 ： 貨物船（パナマ籍）2,706 ﾄﾝ　潤滑油 2,600 ﾄﾝ　水島港 → 中国天津港
乗組員 14 人（船長国籍韓国　ほか韓国 8 人、中国 4 人、ミャンマー1 人）
発生日時場所 ： 平成 18 年 2 月 21 日 01 時 01 分　来島海峡西水道
気象海象 ： 晴　東風　風力 1　上げ潮末期　南流 4.5 ﾉｯﾄ（最強時）

事実の概要

Ｓ丸は、船長が船橋当直に就き、Ｇ号に後続して来島海峡航路を通航中、Ｓ丸に乗り組んだばかりの船長の機関取扱いが気になって昇橋した機関長が、機関を常用回転数で維持したいと考え、半速力の回転数から全速力に近い回転数に上げ、**船長からの減速命令に従わず、その後、船長自ら機関を操作して減速することなく**、Ｇ号に接近する状況で進行した。衝突 6 分半前、Ｇ号との距離が 360mとなったとき、**来島マーチスから VHF で安全な船間距離を保つよう指導され、船長が機関長に重ねて減速を命じたが、同人が依然として従わず、減速するのを諦め**続航中、Ｇ号が左回頭するのをみて、ようやく衝突の危険を感じた機関長が機関停止、全速力後進としたものの衝突した。



Ｇ号は船長が操船指揮を執り、二等航海士を手動操舵に、次席三等航海士を見張りにそれぞれ就け、来島海峡航路を進行中、衝突約 8 分前にレーダーで**Ｓ丸の映像を右舷船尾 19 度 500mのところに探知したが、この船間距離を保つだろうと思い、その後、動静監視を十分に行わなかった**ので、Ｓ丸が左舷間近に接近していることに気付かず、**警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置もとらず続航し**、屈曲部付近で左回頭中、左舷至近にＳ丸を認め危険を感じ、急ぎ右舵一杯としたが衝突した。

貨物船K丸 × 貨物船N丸 衝突



夜 間

福島県塩屋埼北北東方沖合

貨物船同士がほとんど真向かいに行き会う状況で、針路を転じずに衝突した事例

Ｋ丸 ： 貨物船　499 ﾄﾝ　乗組員 5 人　空倉　仙台塩釜港 → 静岡県宇久須港
船長 ： 53 歳　三級海技士(航海)免許　海上経験 33 年　Ｋ丸船長経験 3 年
Ｎ丸 ： 貨物船　499 ﾄﾝ　乗組員 5 人　クレオソート 1,003 ｷﾛﾄﾝ　福山港 → 石巻港
船長 ： 54 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 39 年　Ｎ丸船長経験 2 年
発生日時場所 ： 平成 18 年 3 月 18 日 22 時 18 分　福島県塩屋埼北北東方沖合
気象海象 ： 曇　南東風　風力 2　下げ潮末期　視界良好

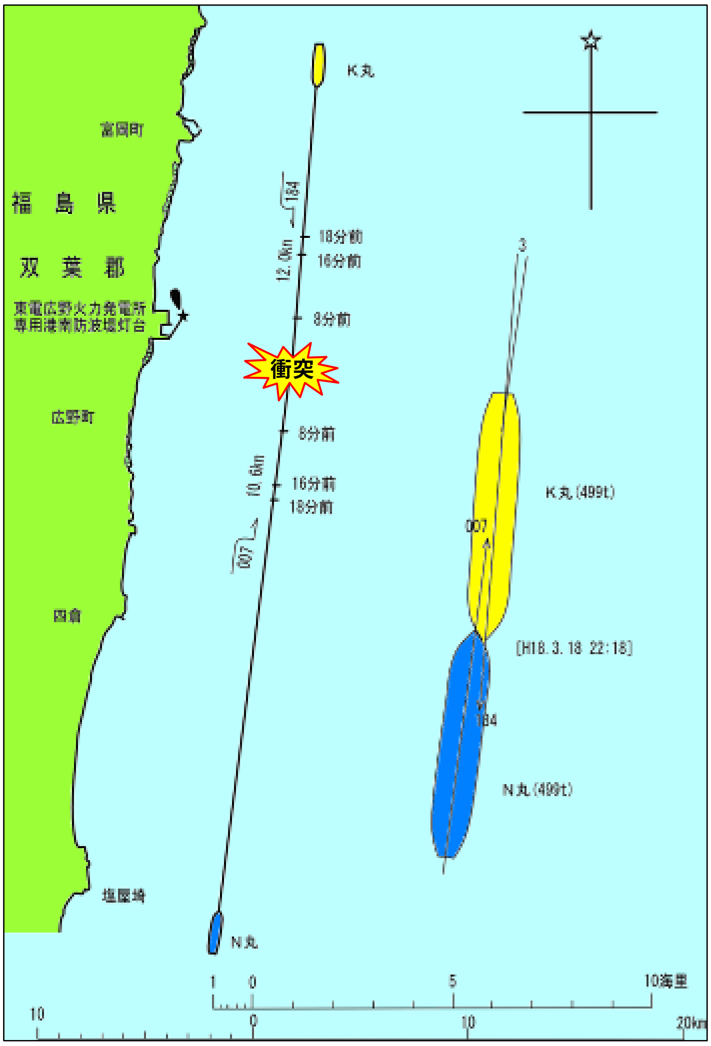
事実の概要

Ｋ丸は、発達しながら北上中の低気圧と遭遇することが予想される状況下、針路を 184 度に定め、12 ノットの速力で自動操舵により進行した。衝突の 18 分前反航する第三船が右舷側 0.5 海里を通過したとき、正時船位の確認のためレーダーを見た船長が、船首輝線わずか右側 1.5 度 6.8 海里にＮ丸の映像を探知し、双眼鏡で白・白 2 灯を視認して反航船であることを知ったが、第三船と同様に**右舷を対して無難にかわると判断し、その後動静監視を十分に行わず**、荒天避泊することにした小名浜港への入航進路の検討を海図台に向かって始めた。

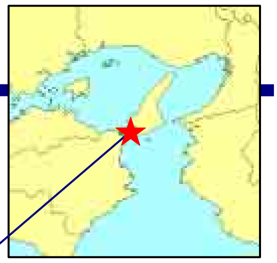
8 分前白・白・紅・緑 4 灯を表示したＮ丸が、衝突のおそれのある態勢で 3 海里に接近していることに気付かず、右転しないまま続航して衝突した。

Ｎ丸は、針路を 007 度に定め 10.6 ノットの速力で自動操舵により進行した。

衝突の 16 分前船長は、レーダーにより船首輝線わずか左側 1.5 度 6 海里にＫ丸の映像を探知し、間もなく反航船であることを知ったが、平素、探知した他船との距離が約 2 海里となってから肉眼で動静を確認後、避航などの措置をとるようにしていたので、それまで**もう少し時間があると判断し、動静監視を十分に行わず**、海図台で天気図により気象状況の予測を始め、その後Ｋ丸の存在を失念した。8 分前白・白・紅・緑 4 灯を表示したＫ丸が、衝突のおそれのある態勢で 3 海里に接近していることに気付かず、右転しないまま続航して衝突した。



貨物船Ｓ丸　乗揚



昼 間

鳴門海峡

逆潮流が増勢する鳴門海峡最狭部への進入を中止せずに通航して前進困難に陥り、圧流されて浅所に乗り揚げた事例

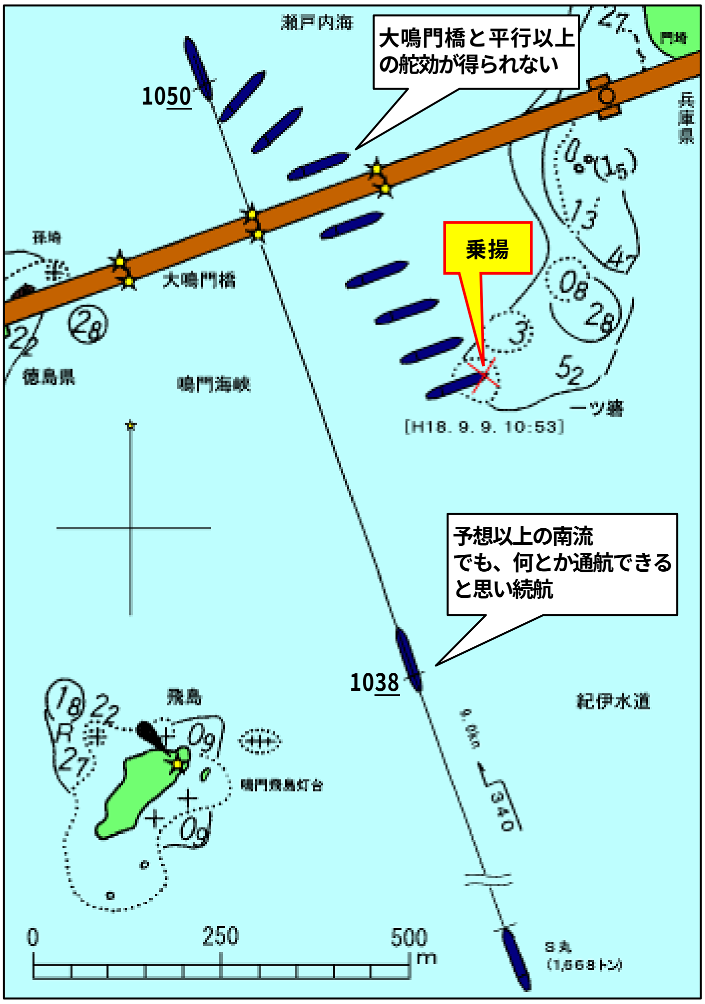
Ｓ丸 ： セメント運搬船　1,668 ﾄﾝ　乗組員 11 人　石炭灰 1,801 ﾄﾝ　衣浦港 → 徳山下松港
船長 ： 52 歳　四級海技士（航海）免許　海上経験 34 年　Ｓ丸乗船経験 6 ヶ月
発生日時場所 ： 平成 18 年 9 月 9 日 10 時 53 分　鳴門海峡一ツ碆
気象海象　　： 曇　南東風　風力 2　高潮時　月齢 16.2 の大潮　南流約 9 ﾉｯﾄ

事実の概要

Ｓ丸は、昭和 57 年 11 月に進水し、船齢が 20 年以上経ったことで、船長が主機の機関回転数を毎分 250 以上にできないと考えて航海速力を 10 ノットとしていた。また、鳴門海峡の通航にあたっては、Ｓ丸乗船前から幾度も通航して海峡の状況や潮流の様子も経験し、通航基準として、転流時近くの最狭部の流速が 5 ノット未満で通航することとし、通航が困難と判断したときは潮待ちするようにしていた。

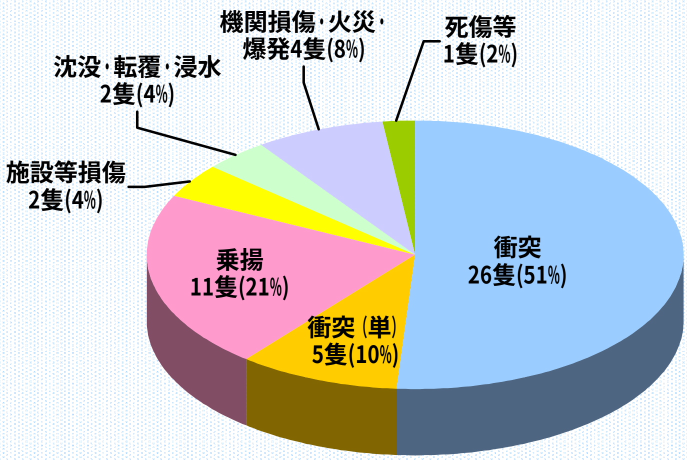
船長は、自船の速力から、鳴門海峡最狭部の通航予定時刻を 11 時ごろと考え、その 3 時間前に乗組員に潮流を調べさせたところ、転流が 09 時 49 分、大鳴門橋の通過予定時刻の 10 時 45 分には南流 5.4 ノットであることを確認したものの、もう少し鳴門海峡に接近して状況を見てから潮待ちするかどうか判断することとして続航した。

10 時 38 分、**通航基準を超えて前進が困難となる状況であったが、このまま進行すれば何とか通航できるものと思い、鳴門海峡最狭部への進入を中止することなく続航**し、強潮流を受けて速力が急激に低下して 10 時 48 分船体がほとんど停止し、前進困難に陥り操船の自由を失い、船体が大鳴門橋と平行となって南方に圧流され、一ツ碆の浅所に乗り揚げた。





油　送　船



油送船は、50 件 51 隻で、前年の 41 件 41 隻と比べ 10 隻の増となっています。

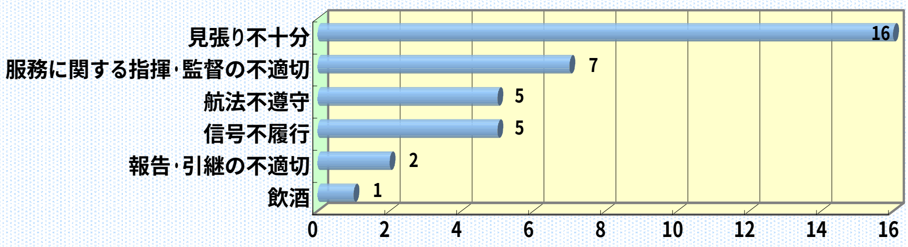
海難種類では、衝突が 26 隻(51%)で最も多く、次いで乗揚が 11 隻(21%)、衝突（単）が 5 隻(10%)などと例年同様の傾向となっています。

また、衝突において 1 隻が全損となっています。

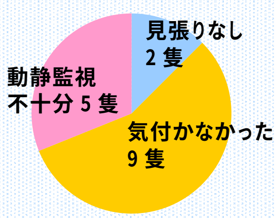
(1) 衝突

衝突の 26 隻中、原因ありとされた 23 隻のうち約 7 割の 16 隻で「見張り不十分」が原因とされ、貨物船・旅客船に比べ高い割合となっています。

衝突の原因（23 隻 36 原因）

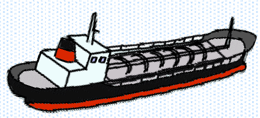


見張り不十分詳細



「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 2 隻、相手船に気付かなかった 9 隻、動静監視不十分 5 隻となっています。

また、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 7 原因、「航法不遵守」及び「信号不履行」が各 5 原因示されており、飲酒が原因とされているものもあります。



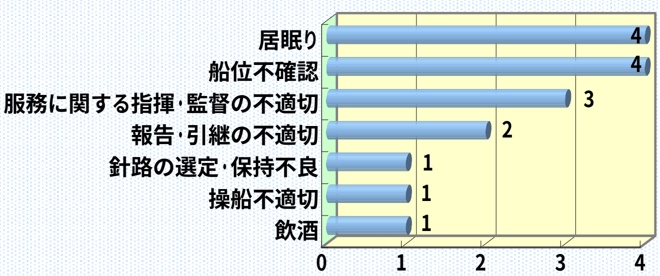
(2) 乗揚

乗揚の 11 隻では、「居眠り」と「船位不確認」が各 4 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 3 原因などとなっています。

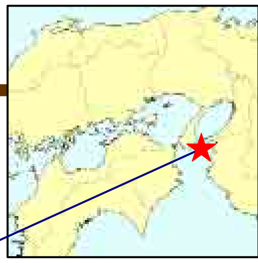
居眠りにより乗り揚げた 4 隻は、全船が単独当直によるもので、その当直姿勢については、3 隻がいすに腰掛けた状態、1 隻が操舵装置の両脇に両手を突っ張った姿勢で立った状態でした。

また、2 隻が居眠り防止装置を備えていましたが、当直者がこの装置の電源を切っていたなどとなっています。

乗揚の原因（11 隻 16 原因）



油送船S丸 乗揚



夜 間

友ケ島地ノ島南東岸

船長が居眠りしたまま乗り揚げた事例

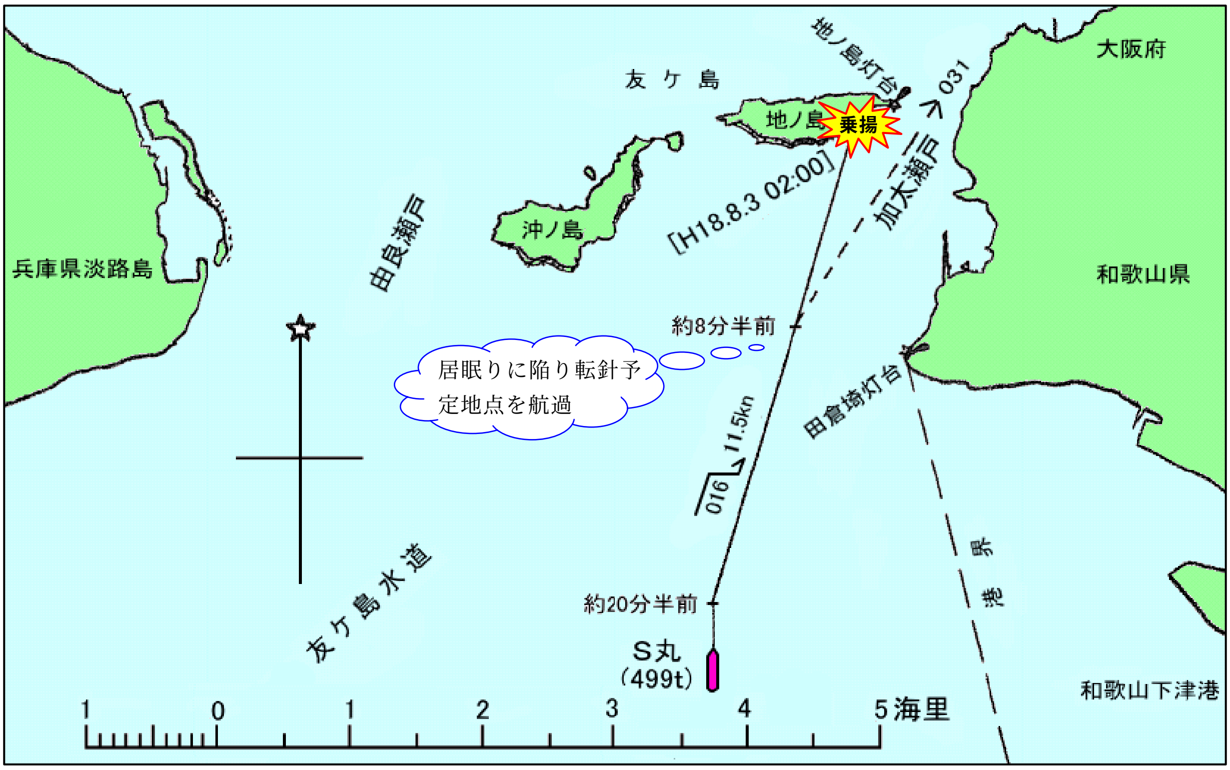
Ｓ丸 ： 油送船　499 ﾄﾝ　乗組員 5 人　空倉　衣浦港 → 大阪港堺泉北区
船長 ： 46 歳　五級海技士(航海)免許　Ｓ丸乗船経験 11 年うち船長経験 3 年
発生日時場所 ： 平成 18 年 8 月 3 日 02 時 00 分　友ケ島地ノ島南東岸
気象海象 ： 晴　南東風　風力 2　下げ潮中央期

事実の概要

Ｓ丸は、平成 18 年 8 月 2 日 10 時 50 分衣浦港を出港し、大阪港堺泉北区に向かった。船長は、出港操船に引き続き 15 時まで船橋当直に入り、17 時 10 分夕食を終えたあと自室に戻って休息し、18 時 53 分目覚まし時計で起きてから 21 時 45 分までテレビを見て過ごした後、ベッドで横になったものの十分に休息できず、寝不足な状態になっていた。

船長は 22 時 45 分に昇橋して当直に就き、自動操舵により進行し、乗揚の約 20 分半前針路を 016 度に転じて続航中、操舵装置の両脇に両手を突っ張った姿勢で立ち、天気がよく他船も見当たらず、あと 1 時間ほどで当直も交替となるなどと思って安心するうちに強い眠気を催したが、**約 10 分後に予定転針地点に達するのと、その転針後に外に出てたばこを吸えば眠気はさめるだろうと思い**、船橋の外に出て外気にあたったり、当直中の機関員を昇橋させて話をしたりして眠気を払拭するなど、**居眠り運航の防止措置をとらずに**いるうち、いつしか居眠りに陥り、転針予定地点を航過して地ノ島の南東岸に乗り揚げた。

※Ｓ丸に装備している居眠り予防装置は、5 分単位で警報音が鳴るよう設定が可能であったが、当時使用していなかった。



油送船Ｋ丸　乗揚



夜 間

福岡県玄界島西南西方沖合

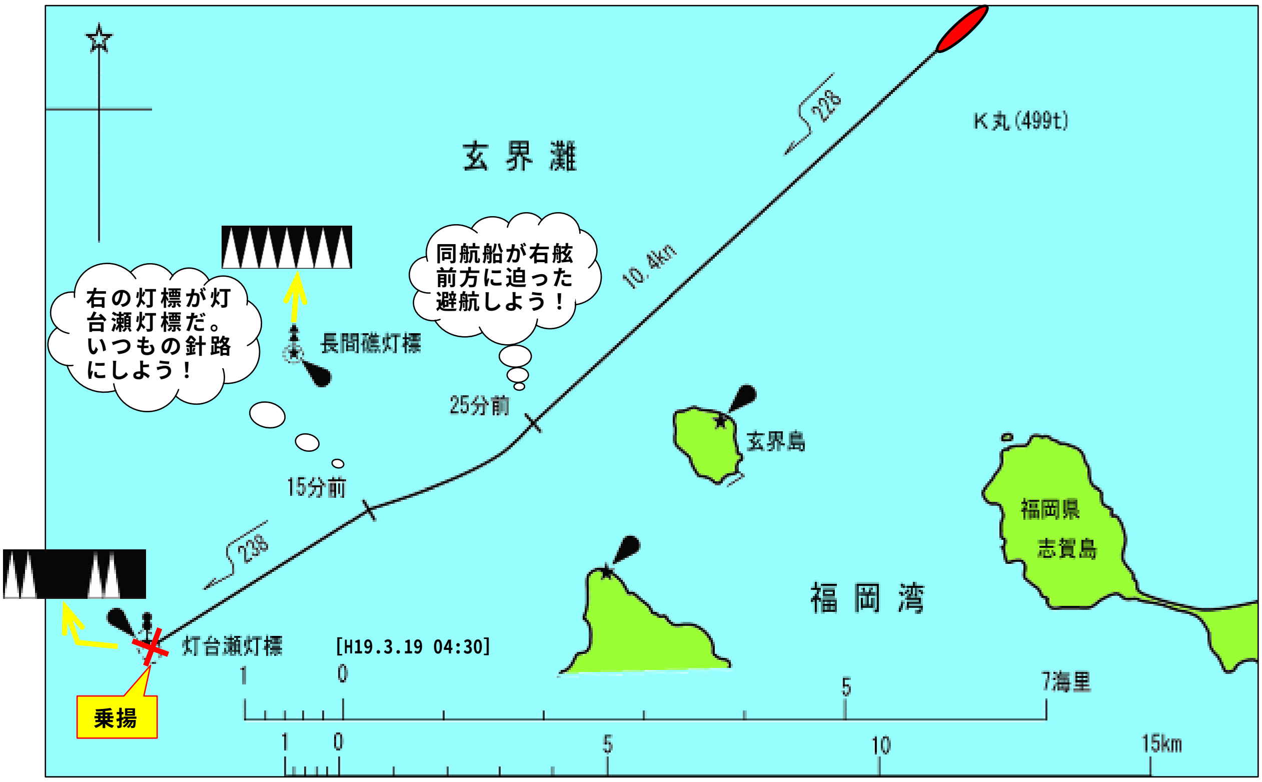
浅礁の灯標灯火を誤認して乗り揚げた事例

Ｋ丸 ： 油送船　499 トン　乗組員 6 人　ガソリン等 1,000 ｷﾛﾘｯﾄﾙ　愛媛県菊間港 → 長崎港
二等航海士 ： 58 歳　五級海技士(航海)免許　海上経験 41 年　Ｋ丸二航士経験 3 年
発生日時場所 ： 平成 19 年 3 月 19 日 04 時 30 分　福岡県玄界島西南西方沖合 灯台瀬
気象海象　： 晴　北西風　風力 2　上げ潮初期　視界良好

事実の概要

Ｋ丸は、二等航海士が船橋当直に就き、針路を 228 度に定め、10.4 ノットの速力で自動操舵により進行した。同人は、玄界灘の倉良瀬戸から佐賀県呼子港沖合に至る海域を幾度も航行した経験があったので、この海域の水路事情については十分に承知していた。

乗揚の 25 分前同航する他船が船首方至近に接近したため、自動操舵のまま小角度の左転を数回行って避航してから、右舵をとって続航中、乗揚の 15 分前ほぼ右舷正横 1.8 海里に長間礁灯標を視認したが、それまで**右舷前方の同航船の動向に気をとられ、レーダーを使用するなどして船位の確認を十分に行っていなかったので、長間礁灯標の灯火を灯台瀬灯標の灯火であると誤認**し、予定の転針地点に達したものと思い込み、針路を 238 度に転じ進行した。その後、操舵室前面に立った姿勢で前方の明かりをぼんやり見ながら依然船位の確認を十分に行わずに続航中、直前になって前方至近に迫った灯火を漁船のものと即断し、避航するつもりで自動操舵のつまみを右一杯に回したところ、灯台瀬に乗り揚げた。



油送船K丸 防波堤衝突



夜 間

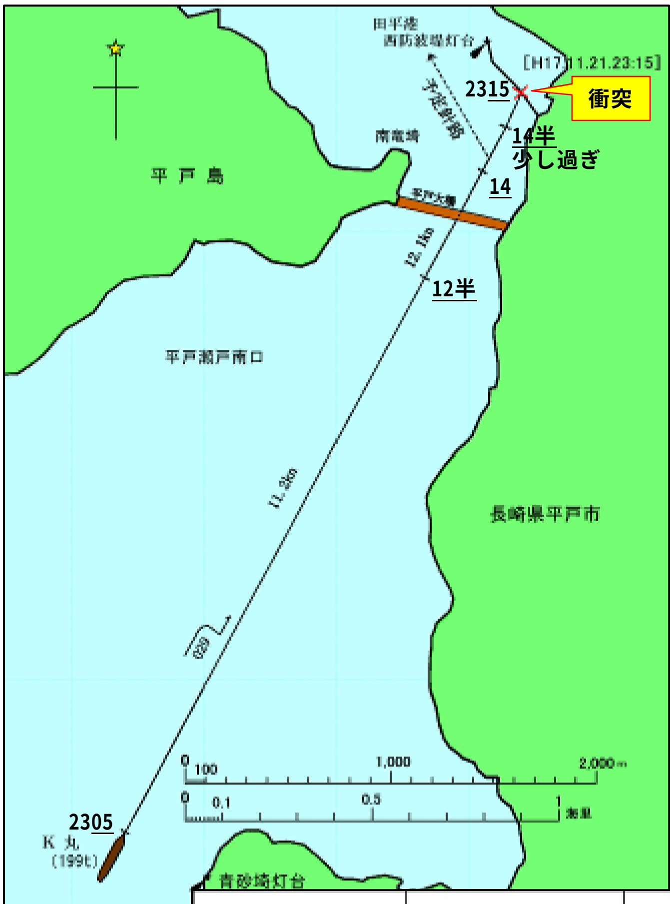
平戸瀬戸

手動操舵に切り替えようとして、誤って操舵装置用スイッチパネルの電源用スイッチを切断し、転舵できなくなった事例

Ｋ丸 ： 油送船　199 ﾄﾝ　乗組員５人　空倉　三角港 → 宇部港
船長 ： 46 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 30 年　船長経験４年
甲板員 ： 61 歳　五級海技士(航海)免許　海上経験 38 年
発生日時場所 ： 平成 17 年 11 月 21 日 23 時 15 分　平戸瀬戸
気象海象 ： 晴　北西風　風力２　高潮時　北東流 2.1 ﾉｯﾄ

事実の概要

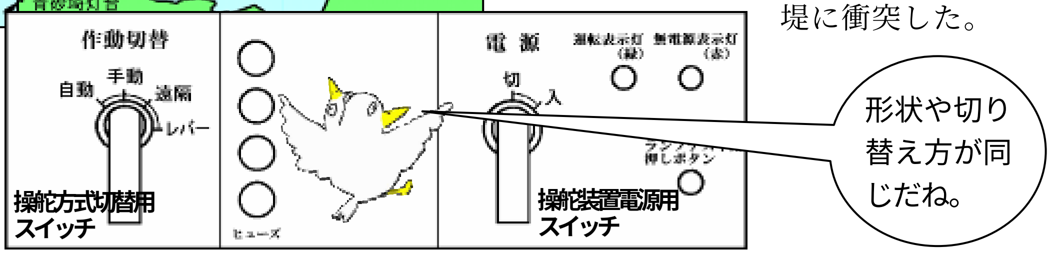
Ｋ丸は、前直者から船橋当直を引き継いだ甲板員が、船長命令簿の進路指示に従って、操舵方式を自動と手動に適宜切り替えながら北上中、甲板員は、平素船長が狭水道の手前で報告するように指示していたことを知っていたが、船長命令簿等で報告の指示がなく、自分は疲れていないので船長を休ませておこうと考え、狭水道手前に達したことを報告しないまま平戸瀬戸南口に向かった。



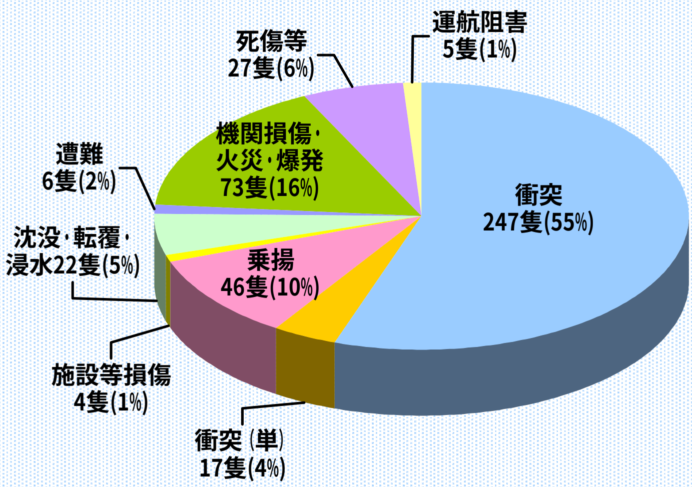
23 時 05 分甲板員は、平戸大橋のほぼ中央に向く針路に定め、機関を全速力前進にかけ、折からの北東流に乗じて 11.2 ノットの速力で自動操舵により進行した。

操舵輪の船尾側に立っていた甲板員は、左舷前方の陸陰の状況を確認しようと少し右舷側に移動し、他船がいないことを確認しながら右手を下ろして切替えスイッチを回して手動操舵に切り替えようとしたところ、間違えて電源スイッチを回したことから操舵装置の電源を切断してしまったが、**いつものように操作したので問題ないと思い、小角度の転舵を行って舵角指示器で舵の追従状況を見るなどの操舵方式の切替え確認を十分に行うことなく**進行し、予定の新針路にするために左転しても回頭しないことからパニックに陥り、田平港西防波堤に向かっているのを見て機関を微速力前進に下げたが、11.5 ノットの速力をもって同防波堤に衝突した。

操舵装置用スイッチパネル図



漁　　船



漁船は、375 件 447 隻で、前年の 341 件 398 隻と比べ 49 隻の増となっています。

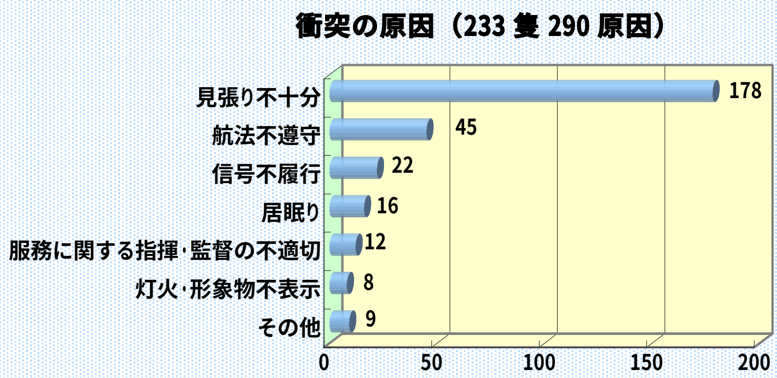
海難種類では、衝突が 247 隻(55%)で最も多く、次いで機関損傷・火災・爆発が 73 隻(16%)、乗揚が 46 隻(10%)などとなっています。

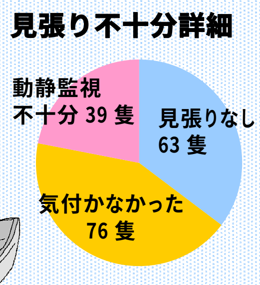
死亡・行方不明者は、29 隻で 36 人にのぼり、その海難種類は衝突 14 隻、死傷等 9 隻、転覆 4 隻などとなっています。

(1) 衝突

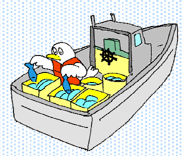
衝突の 247 隻中、原因ありとされた 233 隻のうち、178 隻(76%)で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 63 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 76 隻、動静監視不十分 39 隻となっています。





見張りを行っていなかった 63 隻では、操業、漁獲物選別、漁具作業等を行っていたものが 36 隻となっており、「操業中は他船が避けていくだろう」との思い込みなどにより、周囲への意識が薄れて衝突しています。



(2) 機関損傷・火災・爆発

内訳は、機関損傷 64 隻、火災 8 隻、爆発が 1 隻で、機関損傷では「主機の整備・点検・取扱不良」が 29 原因、「潤滑油等の整備・点検・取扱不良」が 28 原因などとなっています。

火災では、「火気取扱不良」によるものが 2 隻で、他の 6 隻は、電線の短絡・漏電などによるものとなっています。

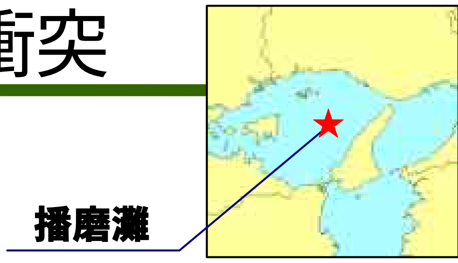
爆発は、調理用ガスコンロの取扱不良によるものでした。

(3) 死傷等

死傷等とは、船舶の運航に関連して、人のみが死傷した場合をいいます。そのため、海難の形態は多岐に渡り、海難原因も多種多様です。

死傷等では、「漁ろう作業の不適切」が 16 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 12 原因、「甲板・荷役等作業の不適切」が 5 原因などとなっています。

油送船Ｏ丸 × 漁船Ｙ丸漁具 衝突



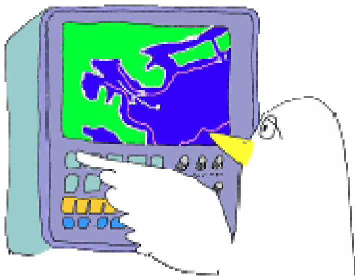
昼 間

漁ろう中の漁船を視認後、動静監視を行わずに進行して衝突した事例

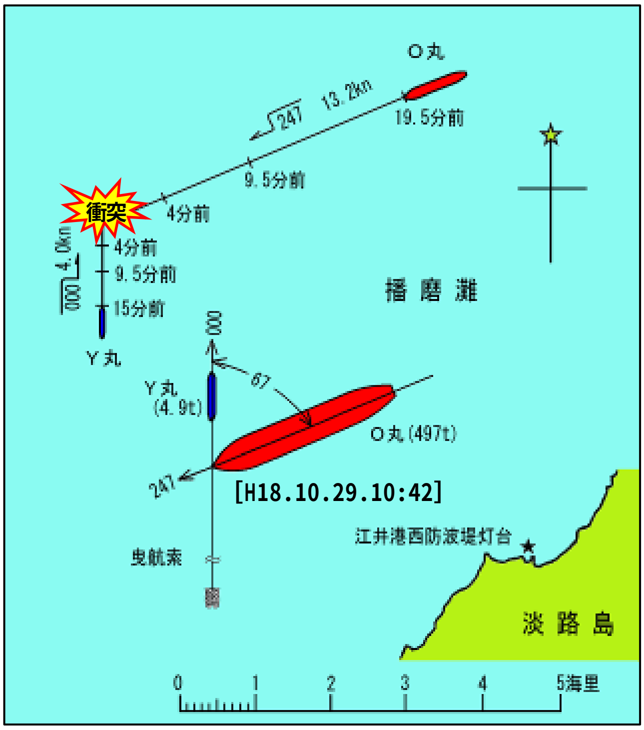
Ｏ丸 ： 油送船　497 ﾄﾝ　乗組員 6 人　潤滑油 540 ｷﾛﾘｯﾄﾙ　兵庫県津名港 → 関門港
船長 ： 57 歳　四級海技士(航海)免許　海上経験 39 年
一等航海士 ： 53 歳　五級海技士(航海)免許　海上経験 36 年
Ｙ丸 ： 小型底びき網漁船　4.9 ﾄﾝ　乗組員 1 人　(操業中)
船長 ： 72 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験 57 年（溺死）
発生日時場所 ： 平成 18 年 10 月 29 日 10 時 42 分　播磨灘
気象海象 ： 晴　西風　風力 2　上げ潮の初期　視界良好

事実の概要

Ｏ丸は、船橋当直中の一等航海士が、衝突 19 分半前針路を 247 度に定め、13.2 ノットの速力で自動操舵により進行中、衝突 9 分半前左舷船首方 2.4 海里にＹ丸を含む漁船 3 隻を初めて認めたが、船首方を右に無難にかわっていくものと判断し、発航前に入手した新しい地形図ソフトを現状のものと比較しようと思い立ち、GPS プロッターの画面を順次変えながら関門港までの地形図を見ることにした。



ところで、船長は、播磨灘に出漁漁船が多いことを知っていたものの、**船長命令簿に注意事項を記載しているので特に指示することもあるまいと思い、一等航海士に対して付近に漁船を認めたときには動静監視を十分に行うよう指示を徹底しない**まま降橋していた。衝突 4 分前、一等航海士は、**GPS プロッターの画面を見ることに熱中し、動静監視を十分に行わないまま続航していたので、Ｙ丸がトロールにより漁ろうに従事していることも、同船と衝突のおそれがある態勢で接近することにも気付かず、その進路を避けないまま進行**し、ふと船首方を向いたとき、目前に同船を認め、急いで手動操舵に切り替えて左舵をとったが、同船の船尾後方 45mの曳網索に衝突した。



Ｙ丸は、漁場到着後、マストに漁ろうに従事中を示す鼓形形象物 1 個を掲げて操業を開始し、衝突 15 分前針路を 000 度に定めて 4 ノットの速力とし、曳網索を 250m延ばして手動操舵により曳網を開始した。衝突 4 分前、Ｏ丸が右舷船首 53 度 1 海里に存在し、衝突のおそれがある態勢で自船の進路を避けずに接近したが、**汽笛不装備で警告信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとることもなく進行**して衝突し、船長が海中に投げ出されて溺死した。

漁船Ｙ丸　養殖施設衝突



夜 間

操舵切替スイッチの切替確認が不十分で、養殖施設に進入した事例

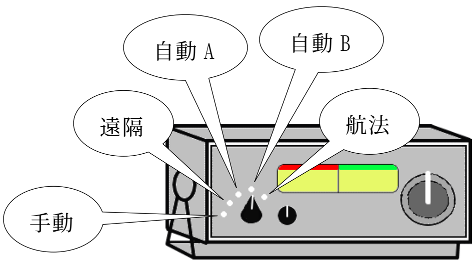
Ｙ丸 ： 漁船　4.9 トン　乗組員１人　高知県宿毛湾港 → 漁場（沖ノ島南方 30 海里沖合）
船長 ： 45 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験 18 年　Ｙ丸船長経験１年
発生日時場所 ： 平成 18 年 12 月 1 日 02 時 28 分　宿毛湾
気象海象 ： 晴　東風　風力１　ほぼ高潮時　視界良好

事実の概要

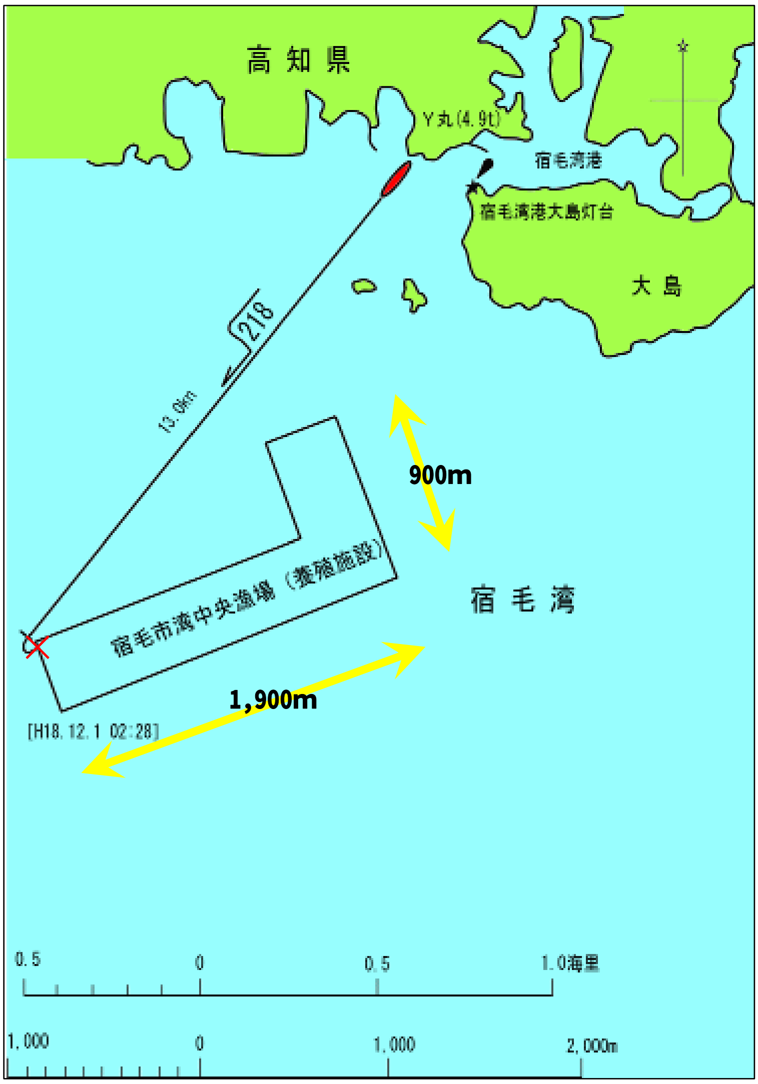
Ｙ丸は、船長が単独で乗り組み、まぐろ一本釣り漁の目的で高知県宿毛湾港を発し、漁場に向かった。同港沖合の宿毛湾には、L 字型の宿毛市湾中央漁場（養殖施設）が存在し、周囲に簡易標識灯 10 基が敷設され、はまち養殖用の生簀が設置されていた。ところでＹ丸の自動操舵装置は、操舵室右舷側の棚に設置され、操舵切替スイッチは 5 段切替で、左から「手動・遠隔・自動 A・自動 B・航法」となっていて、自動 A を漁場往航用の 233 度、自動 B を漁場復航用の 023 度に設定しており、養殖施設の北西端に並んだころ手動から自動 A 位置に切り替えて航行していた。

船長は、操舵輪の後方に立ち操舵と見張りに当たり、平素の切替地点に達したとき、操舵を手動から自動に切り替えたが、**慣れた操作なので間違えることはないと思い、つまみ位置の確認をしないまま右に回していたので、「自動 A」にしたつもりが、「自動 B」になっていたことに気付かず**、2 日前に積んだ氷の状態を見るため船尾魚倉に向かった。

間もなく、左に回頭し始めたことを不審に思った船長が操舵室に戻った直後、Ｙ丸は 045 度に向首して生簀と生簀の間に張られたロープに衝突後乗り切った。



自動操舵装置



漁船Ｙ丸　乗揚



昼 間

長崎県福江港南東沖合小立島

酒酔い運航により陸岸に乗り揚げた事例

Ｙ丸 ： 漁船　8.5ﾄﾝ　乗組員２人　空倉　長崎県福江港 → 長崎県黄島漁港
船長 ： 51 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験 36 年
発生日時場所 ： 平成 19 年 4 月 25 日 14 時 35 分　長崎県福江港南東沖合小立島
気象海象 ： 晴　北西風　風力 4　高潮時　視界良好　気温 18 度　湿度 40ﾊﾟｰｾﾝﾄ

事実の概要

Ｙ丸は、黄島漁港を基地として、同島東方の漁場で日に１回の操業を続け、4 月 24 日 17 時に長崎県福江港に入航したのち、僚船数隻が入航したのを見かけ、久しぶりに出会ったことから仲間と夕食を共にし、**19 時から 24 時までの間に焼酎のお湯割りを 4～5 杯飲み、**帰船して連続した 6 時間の睡眠をとった。そして、早朝に水揚げを済ませてからも 3 時間の睡眠をとり、昼食時、再び仲間たちと共に **12 時から 13 時 45 分までの間にビールをコップ 1 杯と焼酎のお湯割り 3 杯を飲み**、船に戻って出航した。

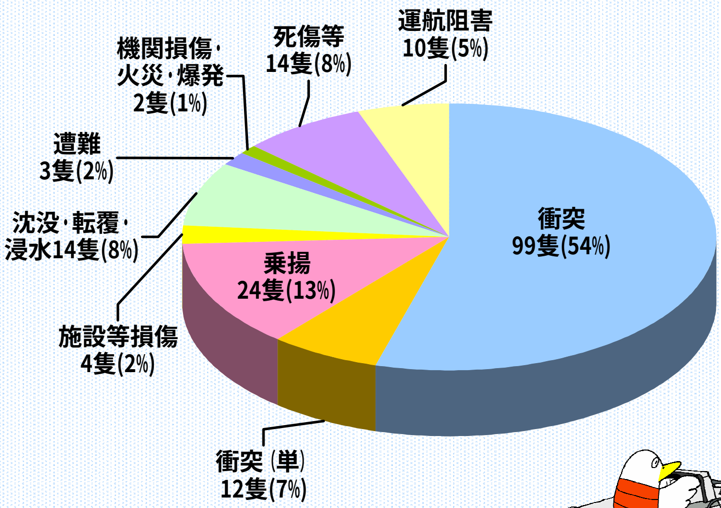
出航後、船長は、眠気を感じなかったことから背もたれ付のいすに腰掛けて 1 人で操縦に当たり、14 時 14 分定針し、自動操舵として進行した。

この 2 分半後、船長は、アルコールの影響で居眠りに陥り、小立島に乗り揚げた。





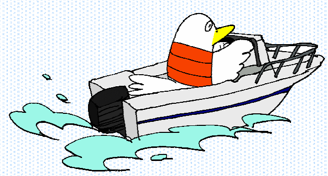
プレジャーボート



プレジャーボートは、163 件 182 隻で、前年の 145 件 167 隻と比べ 15 隻の増となっています。

海難種類では、衝突が 99 隻(54%)で最も多く、前年の 81 隻に比べ 18 隻の増となっています。

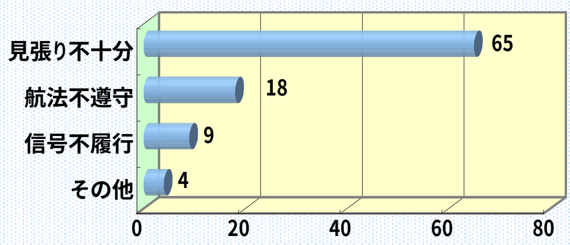
死亡者は、11 隻で 12 人に及び、その海難種類は死傷等 4 隻、衝突 3 隻、転覆 3 隻、遭難 1 隻となっています。



(1)　衝突

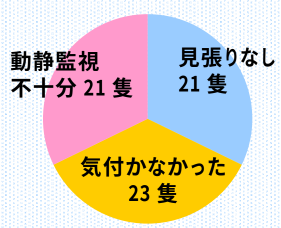
衝突の 99 隻中、原因ありとされた 88 隻のうち、65 隻(74%)で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 21 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 23 隻、動静監視不十分 21 隻となっています。



錨泊・漂泊中に衝突したものは 47 隻あり、28 隻において死傷者が生じ、そのうち 18 隻が「見張り不十分」が原因とされています。

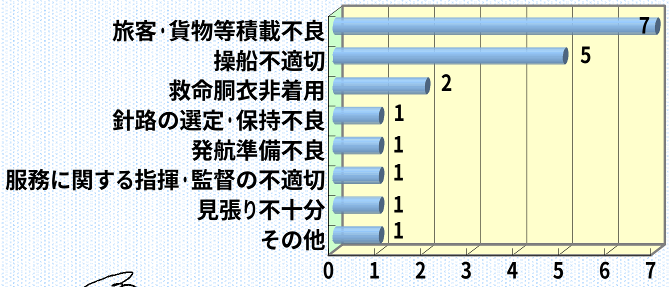
死傷者を生じた 18 隻の見張り不十分の詳細は、「釣りに集中していた」などによる見張りなしが 14 隻、相手船に気付いていたものの、「相手船が避けると思った」ことなどによる動静監視不十分が 4 隻となっています。

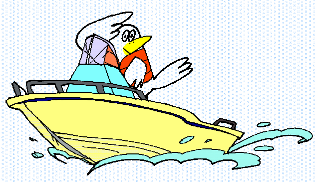


(2)　死傷等

死傷等では、同乗者の落水防止措置を十分にとらなかったなどの「旅客・貨物等積載不良」が 7 原因、「操船不適切」が 5 原因などとなっています。

死傷等の形態は、曳航物搭乗者の負傷 6 隻、海中転落 5 隻、プロペラ接触 1 隻、船体動揺による転倒 1 隻、遊泳者との接触 1 隻となっています。





モーターボートE号 防波堤衝突



夜 間

京浜港横浜区第１区

船位確認を十分に行わないまま港内を過大な速力で航行し、防波堤に衝突した事例

Ｅ号 ： モーターボート　全長 6.85m　乗組員１人　同乗者３人　京浜港横浜区第５区 → 同区第１区
船長 ： 46 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験 10 年　Ｅ号船長経験１年
発生日時場所 ： 平成 15 年 12 月 19 日 22 時 42 分　京浜港横浜区第１区
気象海象 ： 晴　北風　風力３　上げ潮中央期　視界良好

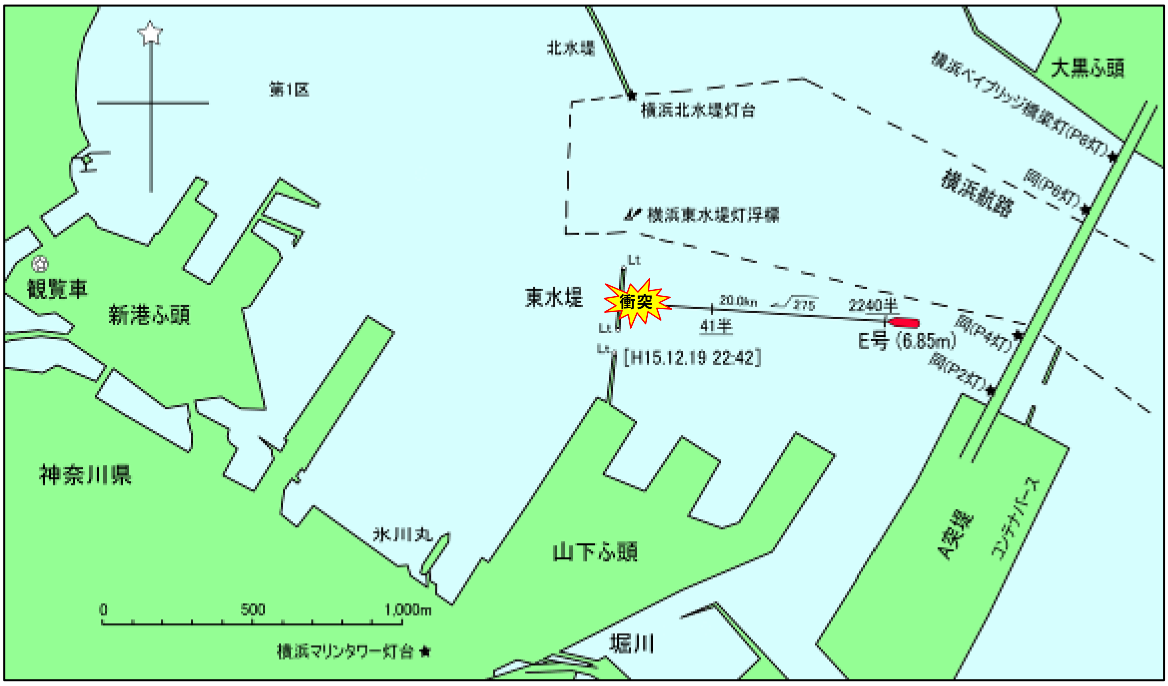
事実の概要

Ｅ号は、知人３人を同乗させ、みなとみらい地区の夜景見物の目的で 22 時 10 分京浜港横浜区第５区を発し、堀川を経由して 22 時 38 分同区第１区の横浜航路南側付近に達したところで、喫煙のため一旦停止した。

ところで、船長は、平素、みなとみらい地区の観覧車に向かって進む際、進行方向の明かりに紛れて東水堤及びその両端の標識灯が見えにくかったことから、横浜航路に達していることを確かめたのち、同航路内を西行するようにしていた

22 時 40 分半みなとみらい地区に向かうこととしたが、**辺りを一瞥しただけで横浜航路内に達しているものと思い、横浜北水堤灯台と横浜ベイブリッジ橋梁灯との位置関係を確かめるなどして船位を十分に確認しなかった**ので、同航路から外れた地点から発進したことにも、東水堤に向かうことにも気付かずに、針路を観覧車に向く 275 度に定め、機関を全速力前進にかけ、20 ノットの速力で進行した。

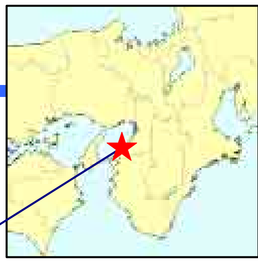
22 時 41 分半東水堤が正船首方 310mに迫ったものの、**港内を過大な速力で進行していた**ことから同水堤の影及びその両端の標識灯に気付かないまま 22 時 42 分東水堤に衝突した。これにより、Ｅ号は船首部を大破して廃船処理され、同乗者１人が死亡、船長及び同乗者２人が重傷を負った。



モーターボートA号 × 水上オートバイK号 衝突

昼 間

大阪府阪南港二色の浜沖合



水上オートバイがモーターボートの前路で急旋回して衝突した事例

Ａ号 ： モーターボート　長さ 6.79m　乗組員１人　同乗者 11 人　関西国際空港沖合 → 二色の浜
船長：41 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験７年　Ａ号船長経験４年
Ｋ号 ： 水上オートバイ　長さ 2.73m　乗組員１人　二色の浜沖合遊走中
船長：39 歳　小型船舶操縦士免許　海上経験２年　Ｋ号船長経験２ヶ月
発生日時場所：平成 18 年７月 30 日 14 時 25 分　大阪府阪南港二色の浜沖合
気象海象　　：晴　西風　風力３　下げ潮末期　視界良好

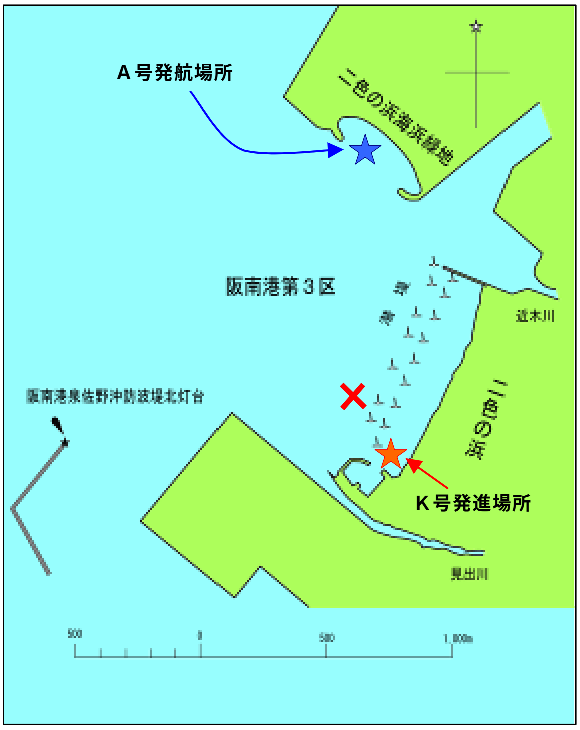
事実の概要

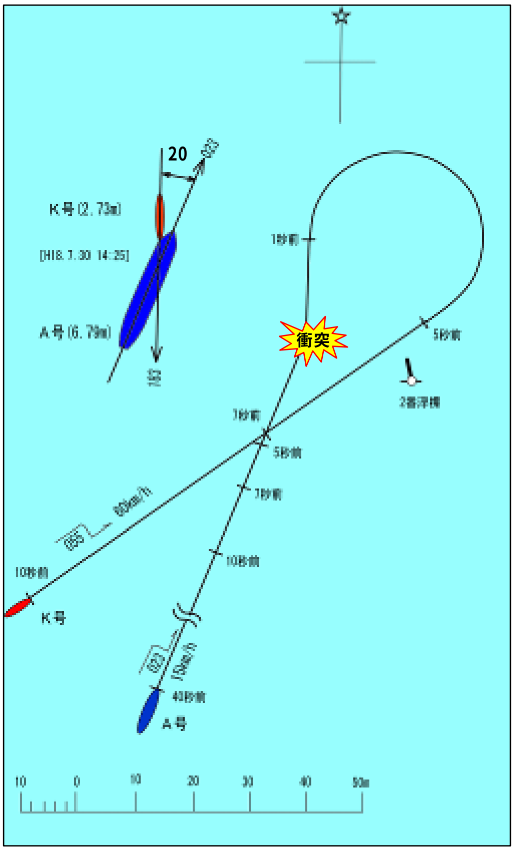
Ａ号は、船長が１人で乗り組み、同乗者 11 人を乗せ、クルージングの目的で阪南港第３区二色の浜海浜緑地前面を発し、遊走後二色の浜沖合に向かった。衝突の 40 秒前二色の浜沖合に至った船長は、針路を 023 度に定め時速 15 キロで手動操舵により進行し、衝突の 10 秒前左舷船尾 53 度 33mのところにＫ号を視認後、衝突の７秒前に同船が正船首 10mのところを**右方に航過して前方に離れていくのを見届けた**。衝突の５秒前にＫ号が左急旋回を始めたが、船長は、左舷前方の発航地付近を向いて続航中、衝突した。

Ｋ号は、船長が単独で乗り組み、二色の浜沖合の遊走海域で蛇行や旋回を繰り返したのち、衝突の 10 秒前発進場所に向かうこととして、針路を 055 度に定め、時速 60 キロの速力で進行した。衝突の７秒前Ａ号の船首方 10mを航過し、衝突の５秒前に潜堤２番浮標まで 10mのところに接近したので、左旋回で反転することにしたが、**前方の旋回予定海面を注視していて後方の見張りを十分に行っていなかった**ので、右舷船尾２度 36mのところのＡ号に気付かないまま左旋回を始めた。

こうしてＫ号は、船首が 183 度を向いたときＡ号の左舷船首部に衝突した。

この結果、Ｋ号艇体に亀裂等を生じ、船長は打撲傷等を負った。





ヨットM号　同乗者死亡



昼間

広島県西能美島西岸沖合

同乗者に対する安全措置不十分で、全員が落水し、救命胴衣非着用者が溺死した事例

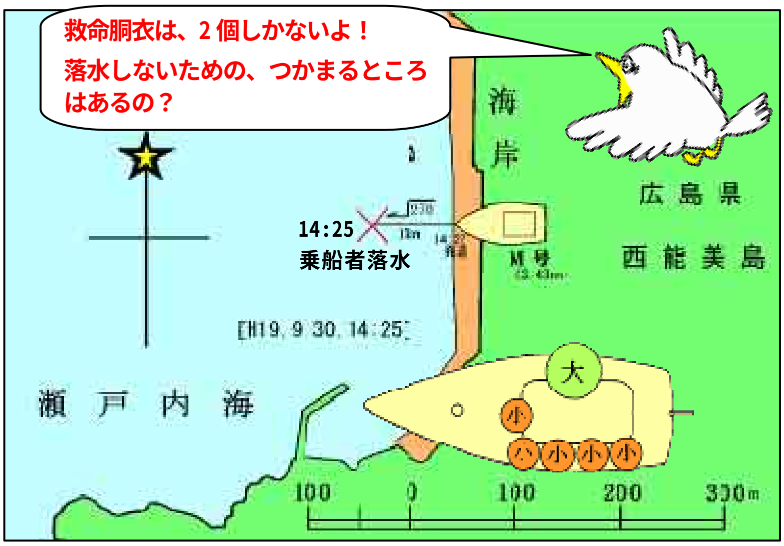
M号　：　ヨット（ディンギー※）　3.43m　乗組員１人　同乗者５人（全員小児）　機関設備なし
船長　：　44歳　海上経験16年　ヨット乗艇経験５年
発生日時場所　：　平成19年９月30日14時25分　広島県西能美島西岸沖美ブルービーチ沖合
気象海象　：　晴　南西風　風力１　下げ潮中央期　西南西流 0.3ﾉｯﾄ

事実の概要

M号は、艇長が平成 14 年ごろ知人から譲り受けたもので、取扱説明書がなく、最大搭載人員は分からなかったものの、同艇の大きさや過去に参加したヨットレースなどで見掛けた同型ディンギーの乗船者数などから、２人と判断して大人用の救命胴衣を２個備え付けていた。ところで、推進機関を備えていないことなどから最大搭載人員の法規制がないものの、製造者作成の取扱説明書には、推奨定員として１人ないし２人と記載されていた。

艇長は、西能美島西岸の海岸近くで、知人家族等総勢 18 人で昼食のバーベキューを楽しみ、その際、小児たちの要望があってM号を帆走させることとした。

艇長は、小児を交替で同乗させることとしたが、**直前に小児 3 人を乗せて遊走しても大丈夫だったことなどから、救命胴衣数を考慮した同乗者数とするとともに、救命胴衣を着用させ、落水したときには慌てず横転した船体等につかまることを指示するなど、同乗者に対する安全措置を十分にとることなく**、５歳から９歳までの小児５人を同乗させて、救命胴衣着用者２人及び非着用者２人をコックピット左舷に、非着用者１人を同前部にそれぞれ座らせ、**同乗者がほとんど身動きできず、何かにつかまるなどして体を保持するすべもなく、乗船者の体重により復原性が著しく悪化した状態で**、自身も救命胴衣非着用でコックピット右舷に座り、喫水の増加を感じながらも船体の傾斜や浸水がなかったことから沖合に向かった。



艇長は、同乗者に対して、体を大きく動かさないことのみを伝えて西行し、沖合 100mばかりの地点において、同乗者が体を動かしてバランスを崩したものか、左舷側に大きく傾斜して全員が次々と落水した。M号は、反動で右舷側に大きく振れ、復原力消失角度を超えて横転した。

艇長は、M号を引き起こし、付近漂流中の救命胴衣着用者 1 人を助け、他の 4 人は沖合に流されて他船に救助されたが、救命胴衣非着用者２人が溺死した。

※ディンギー
キャビン(船室)のない小型ヨット

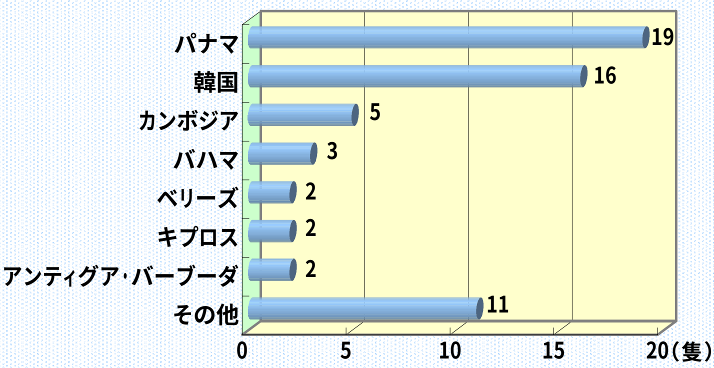
外　国　船

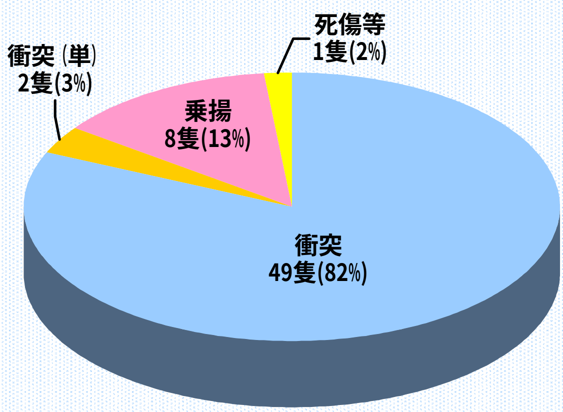
外国船は 51 件 60 隻で、昨年の 58 件 63 隻と比べ 3 隻の減となっており、死亡・行方不明者は 13 人となっています。

国籍別では、パナマ籍が 19 隻(32%)で最も多く、次いで韓国籍が 16 隻(27%)などとなっています。

海難種類では、衝突が 49 隻(82%)で最も多く、次いで乗揚 8 隻(13%)などとなっており、外国船同士の衝突は 7 件でした。

国籍別発生状況





(1) 衝突

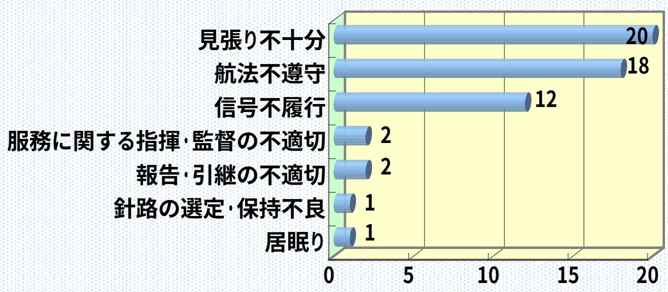
衝突の 49 隻中、原因ありとされた 43 隻のうち 20 隻(47%)で「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の詳細は、見張りなし 1 隻、衝突直前まで相手船に気付かなかった 6 隻、動静監視不十分 13 隻となっています。

また、衝突の 56 原因中、「航法不遵守」が 18 原因(32%)、「信号不履行」が 12 原因(21%)となっており、海上交通ルールを十分に理解していない外国船が多いことがうかがえます。

なお、衝突の海難原因全体に占める「航法不遵守」の割合を比較すると、日本船では 16%ですが、外国船は 32%と高い割合を示しています。

衝突の原因（43 隻 56 原因）

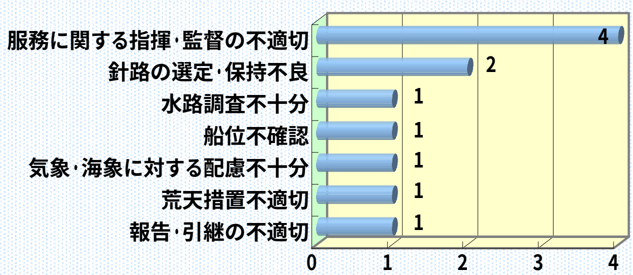


(2) 乗揚

乗揚の 8 隻では、「服務に関する指揮・監督の不適切」が 4 原因、「針路の選定・保持不良」が 2 原因などとなっています。

10 人の死亡・行方不明者を生じた 1 隻は、「荒天措置不適切」によるものでした。

乗揚の原因（8 隻 11 原因）



貨物船G号　乗揚



夕 方

錨泊中、荒天避難の措置が適切にとられずに走錨し、乗り揚げた事例

Ｇ号 ： 貨物船（パナマ籍）98,587 ﾄﾝ　鉄鉱石 190,000 ﾄﾝ　鹿島港港外で錨泊中
乗組員 26 人（船長国籍インド　ほかインド 24 人、スリランカ 1 人）
発生日時場所 ： 平成 18 年 10 月 6 日 17 時 20 分　鹿島港港外
気象海象　 ： 雨　北北東風　風力 11　下げ潮初期　波高 9ｍ

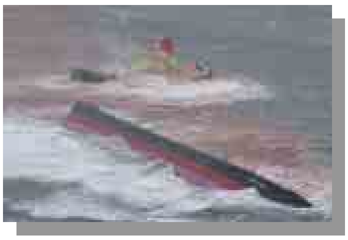
事実の概要

Ｇ号は、船長ほか 25 人が乗り組み、着岸待機のため鹿島港港外の錨地に左舷錨鎖 9 節を延出して錨泊中、10 月 5 日 18 時船長は、発達した低気圧の接近により、風力 7 の北東寄りの風を観測するとともに、入手した気象ファックス等から風力が著しく強まることを予測し、**錨泊状態で荒天を凌ぐことは困難であることを判断できる状況であったが、直ちに沖合に移動してヒーブツーするなど荒天避難の措置をとらないまま**錨泊を続け、翌 6 日 07 時 48 分強風と高い波浪により南西方に走錨を始めた。

その後、揚錨機の不具合で揚錨できず、また、機関が過負荷状態となったこともあって走錨が続き、16 時 50 分錨鎖を切断して右舵一杯、全速力前進としたが、舵効が得られないまま北北東の暴風と高い波浪によって南西方の陸岸に圧流され、17 時 20 分鹿島港港外の水深約 16ｍの浅所に乗り揚げた。

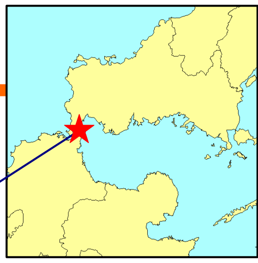
その結果、船体が二つに分断され、乗組員 8 人が死亡し、2 人が行方不明となった。





G号

貨物船E号 × 引船B号引船列 衝突



昼 間

関門航路

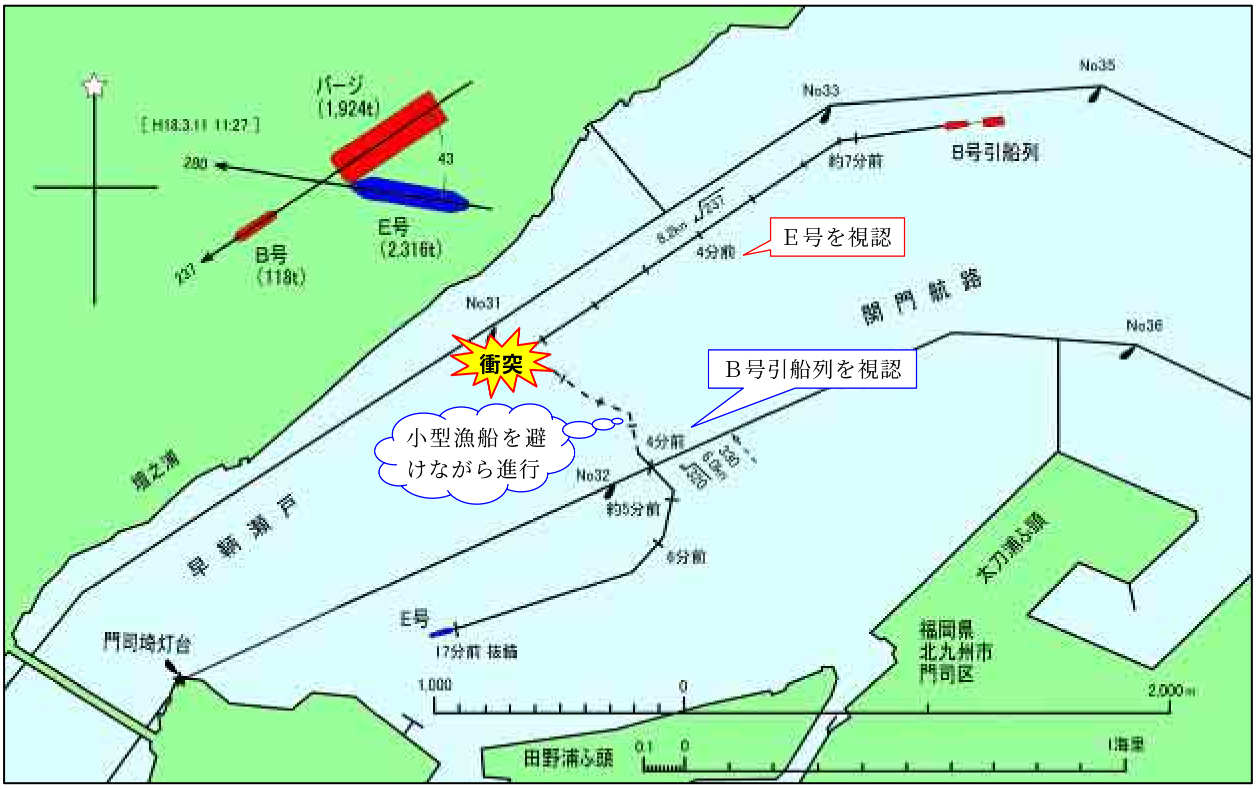
航路入航船が航路航行中の船舶の進路を避けずに衝突した事例

Ｅ号 ： 貨物船（ベリーズ籍）2,316 トン　銑鉄 3,570 トン　関門港田野浦区 → 韓国群山港
乗組員 14 人（全員国籍中国）
Ｂ号引船列 ： 引船（韓国籍）118 トン　バージ（韓国籍）1,924 トン　広島県三原港 → 関門港若松区
乗組員 8 人（全員国籍韓国）　（引船船尾からバージ後端までの長さ 140m）
発生日時場所 ： 平成 18 年 3 月 11 日 11 時 27 分　関門航路
気象海象 ： 曇　南西風　風力 3　下げ潮中央期　西南西流約 1 ノット　視界良好

事実の概要

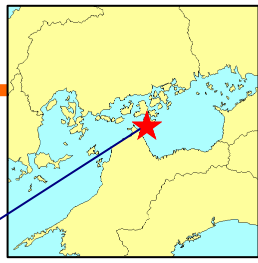
Ｅ号は、関門港田野浦区を発し、関門航路を西行するため、同航路を横切ってその右側に至る 330 度の針路、6 ノットの速力で、折からの潮流により左方に 10 度圧流されながら進行中、衝突の 4 分前右舷船首 41 度 940mに、同航路の右側を西行するＢ号引船列を認めたが、その後、**漂泊中の小型漁船を避けることに気をとられ、動静監視を十分に行わなかったので、衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、Ｂ号引船列の進路を避けないまま**進行してバージに衝突した。

Ｂ号引船列は、関門航路の右側を航路に沿って 237 度の針路、8.2 ノットの速力で西行中、衝突の 4 分前左舷船首 46 度 940mに、同航路に入航するＥ号を初認し、その後、自船の進路を避ける様子なく接近してくるのを認めたが、**Ｅ号が自船の進路を避けるものと思い、警告信号を行うことも、速やかに減速するなどの衝突を避けるための協力動作をとらないまま**進行して衝突した。



貨物船S号　乗揚

夜 間



来島海峡馬島北岸

来島海峡航路において、船橋当直体制が不適切で乗り揚げた事例

Ｓ号 ：貨物船（アンティグア・バーブーダ籍）9,957トン　コンテナ 560 個　中国大連港 → 大阪港
乗組員 16 人（船長国籍ドイツ　二等航海士国籍フィリピン　ほかドイツ 1 人、フィリピン 10 人、ウクライナ 3 人）
発生日時場所 ：平成 18 年 6 月 28 日 02 時 11 分　来島海峡馬島北岸
気象海象 ：晴　東風　風力 3　下げ潮の中央期　北流約 2 ノット　視界良好

事実の概要

Ｓ号は、大阪港に向けて瀬戸内海を航行中、00 時 05 分二等航海士が、単独で船長から船橋当直を引き継いだ。このとき船長は、来島海峡航路入航の 30 分前に船長と操舵手を起こすよう夜間命令簿に記載し、口頭でも同じ旨を指示していた。01 時 40 分二等航海士は、来島海峡航路西口手前 2 海里に接近し、**直ちに船長と操舵手を起こすべき状況だったが、単独で船橋当直を継続できると判断し、船長指揮のもと操舵手を配置して、航路屈曲部で状況に応じた回頭操船ができるよう、適切な船橋当直体制としなかった。**来島海峡航路に入ったのち、同時 57 分自動操舵により針路を 125 度に転じ、単独の船橋当直のまま機関の操作及び VHF 交信などの業務に当たりながら 13.2 ノットの速力で続航した。02 時 04 分先航する船舶との距離を保つため減速しながら自動操舵のまま 203 度に合わせたものの、自動操舵装置の最大舵角が 15 度に設定されていて、速やかに舵効が得られず、徐々に回頭しながら馬島北岸に接近し、船首が 261 度に向き 5.1 ノットの速力になったとき、馬島北岸に乗り揚げた。

